



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 30^e Législature

**Commission permanente des transports, des travaux publics
et de l'approvisionnement**

**Etude du projet de loi no 13— Loi modifiant le Code
de la route**

Le 29 juin 1976— No 114

Président: M. Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Table des matières

Motocyclettes et cyclomoteurs.....	B-3727
Permis de conduire.....	B-3732
Entrée en vigueur de l'article 1.....	B-3735
Inspection des véhicules automobiles.....	B-3735
Rechapage des pneus.....	B-3738
De la vitesse.....	B-3739
Surveillance policière.....	B-3748
Sécurité sur les routes.....	B-3752
Sur la ceinture de sécurité.....	B-3757

Participants

M. Arthur-E. Séguin, président
M. Raymond Mailloux
M. Marc-André Bédard
M. Roger Pilote
M. Paul Berthiaume
M. Camil Samson
M. Michel Gratton
M. Jacques-R. Tremblay
M. Marcel Bédard
M. Zoël Saindon
M. Fernand Dufour

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances
Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec.
G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

**Commission permanente des transports
des travaux publics
et de l'approvisionnement**

**Etude du projet de loi no 13
Loi modifiant le Code de la route**

Séance du mardi 29 juin 1976

(Onze heures trente-cinq minutes)

M. Séguin (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Première séance de l'étude article par article de la loi 13 modifiant le Code de la route, 29 juin 1976.

Les membres de la commission pour la séance d'aujourd'hui sont les suivants: M. Bédard (Chicoutimi), M. Bédard (Montmorency), M. Bellemare (Johnson), M. Pilote (Lac-Saint-Jean), M. Brown (Brome-Missisquoi), M. Chagnon (Lévis), M. Faucher (Nicolet-Yamaska), M. Lessard (Saguenay). Est-ce que vous maintenez le nom de M. Lessard?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, M. le Président.

Le Président (M. Séguin): M. Mailloux (Charlevoix), M. Gratton (Gatineau), M. Fortier (Gaspé), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Tremblay (Iberville), M. Berthiaume (Laprairie). Auriez-vous quelqu'un à suggérer comme rapporteur?

M. Pilote: M. Tremblay.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est le meilleur rapporteur.

Le Président (M. Séguin): M. Tremblay.

M. Bédard (Chicoutimi): La majorité en Chambre va vous permettre de faire votre rapport uniquement en anglais.

M. Berthiaume: Les communications sol-sol.

M. Samson: La succursale.

Le Président (M. Séguin): Le rapporteur sera donc M. Tremblay (Iberville). La loi, comme vous le savez, a été étudiée... A l'ordre s'il vous plaît!

... en deuxième lecture en Chambre. Le vote a été pris, donc nous sommes à l'étude article par article et j'appelle l'article 1 en donnant la parole au ministre pour savoir s'il y a des commentaires à faire.

M. Mailloux: M. le Président, je n'ai pas de commentaire à faire avant la discussion article par article. Le seul voeu que j'exprimerai, si les membres de la commission le permettent, c'est qu'étant donné que la discussion article par article concerne des points de loi et des points techniques, la commission accepte qu'en mon nom les

deux avocats qui m'accompagnent et qui sont des spécialistes des questions légales et techniques, donnent les réponses en mon nom pour avoir une discussion la plus intelligente possible.

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'objection, M. le Président. En ce qui nous regarde, nous n'avons pas de...

Le Président (M. Séguin): Parfait. C'est la pratique qu'on observe généralement à toutes les commissions.

M. Bédard (Chicoutimi): Avec le consentement, M. le Président, je n'ai pas de remarque préliminaire non plus à faire. L'essentiel de ce que nous avons à dire, nous l'avons énoncé lors du discours en deuxième lecture et je pense qu'il y aurait avantage à procéder tout de suite à l'étude article par article.

Le Président (M. Séguin): Article 1.

M. Bédard (Chicoutimi): A l'article 1, il y a un détail, paragraphe 15a, sous-paragraphe b, où on voit que la vitesse est inscrite encore en milles. Est-ce qu'il est dans l'intention du législateur de l'inscrire dès maintenant selon le système métrique?

M. Mailloux: L'idée, dans ce projet partiel, de laisser le code sans mention métrique, c'est qu'il y a un projet global de révision du Code de la route et on voulait voir toutes les implications avant de modifier de façon très partielle.

M. Bédard (Chicoutimi): De façon générale.

M. Mailloux: Ce serait d'une façon générale.

Motocyclettes et cyclomoteurs

M. Bédard (Chicoutimi): Au paragraphe 2, 15a, j'aimerais porter certaines remarques à l'attention de la commission, sur lesquelles on nous donnera des réponses d'experts. Elles concernent l'article qui stipule qu'en ce qui a trait au cyclomoteur le poids ne doit pas dépasser 120 livres. Encore une fois, je ne suis pas un expert en la matière, mais le ministre sait sans doute qu'on a porté à son attention certaines représentations de la part de compagnies qui vendent de tels véhicules sur l'opportunité ou non de fixer le poids à 120 livres. Entre autres, la compagnie Yamaha, qui est quand même une compagnie assez importante dans le domaine, par l'intermédiaire de M. Raymond Gref, avait porté à l'attention du législateur des remarques bien précises concernant ce point particulier.

Je me permets de lire simplement ces remarques dans lesquelles la compagnie laisse entendre que la suggestion qui a été faite, quant à un poids maximum de 120 livres est contre-indiquée pour les raisons suivantes et je cite: "Les restrictions

relatives au poids empêchant le manufacturier de construire une machine sûre, les articles tels système de freinage, suspension adéquate et sûre, châssis assez solide pour résister aux fractures et aux torsions dans des conditions canadiennes et au cours de collisions mineures, roues larges et pneus solides, le système d'éclairage adéquat, clignotants, feux sur les freins avant et arrière, etc. doivent être restreints ou retirés lorsque le facteur poids entre en ligne de compte dans la conception."

Selon ces représentations, le poids n'aurait absolument rien à voir avec la sûreté de la conduite d'un cyclomoteur. Au contraire, on exprimait l'idée que la distribution du poids est un facteur significatif lorsqu'il s'agit d'une conduite sûre et que les types de cyclomoteurs dont le moteur et la transmission sont placés haut sur le châssis ont un sens de gravité très élevé et inopportun, ce qui pourrait entraîner des situations dangereuses au cours de l'utilisation normale.

En ce qui a trait à la proposition du gouvernement quant à l'imposition d'une restriction de poids, les représentants de la compagnie Yamaha, d'une façon toute particulière, suggéraient qu'aucune restriction de poids ne soit imposée, mais plutôt, que des standards de sécurité additionnels soient établis quant au véhicule. Que si une restriction de poids à 120 livres est imposée, que celle-ci aille de pair avec une vitesse de 18 milles à l'heure.

On invitait la commission à tenir compte de la possibilité d'établir deux classes de cyclomoteurs, l'une pour les véhicules pesant moins de 120 livres, avec une limite de vitesse de 18 milles à l'heure, l'autre pour les véhicules pesant plus de 120 livres, pouvant atteindre une vitesse de 28 milles à l'heure, laquelle catégorie devrait être munie d'une solide suspension sur les deux roues et d'un moteur blindé.

En gros, la compagnie ne considère pas que le poids excédant 120 livres soit un facteur pouvant rendre dangereux un cyclomoteur et que cela puisse même causer des accidents. Au contraire, la compagnie soutient que la vitesse maximum fixée à 28 milles à l'heure est un critère raisonnable et sécuritaire. Elle suggérerait que le poids maximum d'un cyclomoteur soit fixé à 150 livres, afin de tenir compte de l'addition de nouveaux facteurs sécuritaires sur le cyclomoteur.

J'aimerais avoir, de la part du ministre ou de ses conseillers, les remarques nécessaires qui les conditionnent ou qui les convainquent de ne pas changer l'article tel que rédigé.

M. Mailloux: De proposer 120 livres.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Mailloux: Nous avons rencontré des représentants de cette compagnie et nous avons analysé les représentations qui nous ont été formulées. Lorsque le projet de loi mentionne la norme de 120 livres, c'est une norme qui correspond à des normes semblables qui existent ailleurs. La

norme de 120 livres est généralement une norme acceptée par les cyclomoteurs d'origine européenne. D'ailleurs, les cyclomoteurs, comme conception, sont d'origine européenne. Cela correspond également, déjà, à une norme acceptée ailleurs au Canada, plus spécifiquement dans la province de l'Ontario, où la loi exige déjà, comme caractéristique, pour être un cyclomoteur, de peser moins de 120 livres. Cela existe également au niveau d'une association d'administrateurs de véhicules automobiles qui s'appelle la CCATM, la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé, qui propose 120 livres comme limite pour les cyclomoteurs.

La raison qui nous a amenés, plus précisément au Québec, à proposer 120 livres, c'est que, lorsque le poids n'est pas catégoriquement tranché, comme dans le cas du projet de loi actuel, il est possible de prendre une motocyclette, de réduire la puissance cylindrée du moteur à moins de 50 et de faire passer ce véhicule pour un cyclomoteur.

Au Québec, c'est d'autant plus important de limiter cela à 120 livres que la limite d'âge pour l'usage des cyclomoteurs est inférieure à celle des autres provinces. On permet à des jeunes de quatorze ans, de quinze ans d'utiliser un cyclomoteur alors que, dans d'autres provinces, cela ne commence qu'à seize ans.

De plus, dans le projet de loi, il est prévu que si nous avons affaire à un véhicule qui pèse plus de 120 livres, on ne l'exclut pas comme tel de la réglementation ni de la route, mais on le prévoit dans le troisième paragraphe de l'article 15a où on dit que tout véhicule motorisé à deux roues, autre que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, fera l'objet d'une réglementation spéciale du lieutenant-gouverneur en conseil en fonction de ses caractéristiques spécifiques.

Ce sont les représentations que nous avons fait valoir en réponse à celles qui nous ont été formulées et, brièvement, la norme de 120 livres est une norme généralement acceptée par les organismes qui réglementent ce genre de véhicules.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que d'une façon particulière, la compagnie Yamaha a fait des représentations solidairement avec d'autres compagnies, mais est-ce que dans l'ensemble, les autres compagnies sont plutôt d'accord avec cette fixation de poids?

M. Mailloux: Oui. En fait, il y a eu une rencontre avec l'Association des importateurs de cyclomoteurs. Je dois dire d'ailleurs que la norme de 120 livres correspond à l'accord de l'Association des importateurs de cyclomoteurs. Yamaha est une dissidente dans le groupe pour une raison bien simple, cette société manufacture...

M. Bédard (Chicoutimi): Une dissidente ou est-elle solidaire avec d'autres?

M. Mailloux: A ma connaissance, il n'y a pas d'autres entreprises semblables à Yamaha qui supportent la position de cette dernière.

M. Bédard (Chicoutimi): Au paragraphe 2, sous-paragraphe b), on stipule que doit être immatriculée comme cyclomoteur toute bicyclette motorisée qui est munie d'un pédalier nécessaire pour la faire démarrer et pouvant être actionné en tout temps pour assister le moteur. Il y a eu également, vous le savez sans doute, des représentations voulant qu'on ne voyait pas de raison précise pour cette exigence, sauf celle qui avait comme effet de séparer plus clairement...

M. Mailloux: Le cyclomoteur de la motocyclette.

M. Bédard (Chicoutimi): ...le cyclomoteur de la motocyclette sur le plan juridique. Est-ce qu'il y a d'autres raisons qui militent en faveur de cet interdit législatif, lequel semble être placé tout simplement sur une innovation technique dont la sécurité semble être au moins la raison principale?

M. Mailloux: On a voulu faire de la catégorie cyclomoteur une bicyclette assistée d'un moteur et non une motocyclette à laquelle il était possible d'ajouter un pouvoir supplémentaire par des pédales. En fait, c'est une distinction de conception. Le cyclomoteur, dans le projet de loi et dans la majorité des juridictions où il y a un projet de loi visant le cyclomoteur, ou ce qu'on appelle en anglais "moped" ...il s'agit de réglementer l'usage d'une bicyclette. Donc, il faut que cela ait les caractéristiques d'une bicyclette assistée d'un moteur de faible puissance. Le but de l'article 15 est tout cela.

Lorsque cela devient autre chose qu'une bicyclette assistée d'un moteur de faible puissance, cela peut être soit une motocyclette purement et simplement, soit une catégorie hybride de véhicules qui sera réglementée par le paragraphe 3. Et là-dedans, nous allons trouver ce qu'on appelle des mini-motocyclettes qui seront des motocyclettes avec une cylindrée supérieure à 50 cc, mais qui sont trop petites, qui présentent des dangers et dont la circulation doit être réglementée d'une façon particulière. Cela va s'appliquer également à des "cyclomoteurs" qui ne satisfont pas aux conditions du paragraphe 2, c'est-à-dire qui vont être à 150 livres ou dont la transmission ne sera pas automatique ou dont le pédalier ne sera pas utilisable en tout temps. En fait, on ne veut pas leur interdire la circulation routière, mais comme on permet au jeune de quatorze ans l'usage d'un cyclomoteur, on ne veut pas lui mettre entre les mains une motocyclette déguisée en cyclomoteur.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, une dernière question, concernant les cyclomoteurs et qui se retrouve au sous-paragraphe c) du paragraphe 2, où on stipule que doit être immatriculée comme cyclomoteur toute bicyclette motorisée qui est équipée d'une transmission automatique. Je pense que le mot "embrayage" serait plus français, mais concernant cet article d'une façon plus particulière, il y a eu des représentations selon lesquelles certaines compagnies — ça doit tou-

jours être la même, j'imagine — ne comprenaient pas cette exigence d'une transmission automatique. Pour elles, il s'agissait plutôt d'une question de préférence du client ou de la part du conducteur. Parce que je crois qu'elles fabriquent un modèle qui est équipé d'une transmission manuelle. Elles font également ressortir le fait que l'une ou l'autre transmission manuelle ou automatique ou embrayage ne représente pas plus de sécurité, par comparaison, mais que c'est uniquement une question de choix ou de préférence de la part du conducteur.

Est-ce qu'on pourrait nous donner les raisons qui ont motivé la loi dans ce domaine en particulier?

M. Mailloux: Encore une fois, ici, il s'agit de ce qu'on veut qualifier comme bicyclette assistée d'un moteur et qu'on met entre les mains d'un jeune de quatorze ans, quinze ans. Chaque élément pris séparément peut ne pas être dangereux ou ne pas apporter de sécurité additionnelle, et la transmission automatique prise comme telle, peut avoir l'air d'un élément à ne pas considérer. Mais comme il s'agit d'une bicyclette, comme il y a un moteur qui assiste, on veut limiter les mouvements que le jeune qui est au volant de ce véhicule est appelé à faire et le fait d'avoir à jouer avec un embrayage pendant que le véhicule est sous l'impulsion du moteur peut constituer, pour un jeune, un danger additionnel. C'est la façon dont c'est vu par ceux qui...

En fait, les lois que nous avons consultées et qui réglementent les cyclomoteurs et le mot transmission employé ici a son sens étymologique plutôt que mécanique, c'est-à-dire la transmission d'énergie entre deux pôles. Techniquement, je ne veux pas m'avancer là-dedans, mais cela ne veut pas désigner une boîte d'embrayage. Cela ne veut pas désigner la transmission dans son sens anglais quoiqu'on trouve bien des problèmes de traduction. Le mot là-dedans est vraiment transmission au sens étymologique du mot, le fait de prendre quelque chose à un endroit et de le transmettre à un autre ou de l'énergie à un endroit et de la transmettre à un autre.

M. Bédard (Chicoutimi): Sur cet article, je n'aurai pas d'autre question, mais je tenais à les poser étant donné que cela concerne quand même des milliers de personnes qui font l'usage de ce genre de véhicule et j'aimais voir consigner dans les notes les raisons du législateur pour en arriver à la conclusion édictée par l'article.

Le Président (M. Séguin): Le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: M. le Président, je ne sais pas si...

M. Mailloux: La question que je me posais est la suivante: Ceux qui étant âgés de quatorze ans à seize ans et qui possèdent déjà de tels cyclomoteurs si le projet de loi les amenait tous...

M. Bédard (Chicoutimi): ... rétroactivement à se mettre en règle.

M. Mailloux: Oui. ... si les quatorze à seize ans ne pourraient pas aller aux autres articles. Il faudrait peut-être, par règlement, prévoir un laps de temps nécessaire à l'utilisation des véhicules déjà vendus, quitte à ce que les autres ne puissent pas...

M. Bédard (Chicoutimi): Oui. Pour prévoir l'adaptation. Pour que ces gens ne soient pas victimes du fait...

M. Mailloux: ... du fait qu'ils ont déjà acheté des véhicules qui entrent dans ces catégories. Il y a une question de phasage de l'entrée en vigueur de cet article.

M. Bédard (Chicoutimi): N'y aurait-il pas lieu de le prévoir très rapidement, avant même la troisième lecture parce que cela va entrer...

M. Mailloux: On peut le prévoir par règlement. Comme on est quand même sensibilisé à cela...

M. Bédard (Chicoutimi): ...le plus rapidement possible?

M. Mailloux: ...pendant que se feront les règlements, il faudra peut-être prévoir que ceux qui en possèdent déjà puissent en faire une utilisation pour une utilisation...

M. Bédard (Chicoutimi): Une utilisation légale; jusqu'à ce que tout le monde...

M. Mailloux: On en prend note pour la préparation des règlements.

M. Bédard (Chicoutimi): On fait plusieurs classes: motocyclettes, cyclomoteurs et les autres véhicules qui seraient réglementés par des règlements adoptés par le lieutenant-gouverneur en conseil. Cela comprend pas mal de... Quelles catégories est-ce que cela comprend particulièrement?

M. Mailloux: Cela comprend surtout les mini-motocyclettes pour ne pas mentionner de marques. On les reconnaît sous des termes comme les "mini-trails". Ce sont de petites motocyclettes avec des roues à peine d'un pied ou des motocyclettes pliables qu'on peut mettre dans le coffre d'une voiture et qui ne répondent vraiment pas aux exigences de sécurité voulues pour qu'on laisse aller cela sur les routes comme d'autres véhicules. On peut leur autoriser une circulation restreinte autour des terrains de camping ou autour des plages ou...

M. Samson: Sur les lacs.

M. Mailloux: S'ils peuvent flotter.

M. Samson: Ou l'hiver.

M. Mailloux: Et il y aurait les motocyclettes dont la puissance du moteur a été réduite simple-

ment pour jouer avec la réglementation actuelle sur les cyclomoteurs.

M. Bédard (Chicoutimi): Jusqu'à ce que cette réglementation soit en vigueur, qu'est-ce qui arrive à tous ces genres d'autres motocyclettes ou véhicules?

M. Mailloux: Là-dedans, par l'arrêté en conseil qui va être proclamé, il y a un échéancier de mise en application qui va être proposé. Il est évident qu'il n'est dans l'intérêt de personne de bannir dès demain les véhicules qui ont déjà été achetés, qui sont actuellement en vente, et l'arrêté en conseil veut prévoir que, pour l'année prochaine, cette réglementation va entrer en application, ce qui va permettre aux manufacturiers de se recycler, de s'adapter.

M. Bédard (Chicoutimi): S'adapter aux exigences de la loi.

M. Mailloux: C'est pour cela d'ailleurs qu'on avait prévu par proclamation à l'article 31 pour précisément prévoir tout le "passage" de l'introduction de cette nouvelle réglementation.

Le Président (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Je ne voulais pas vous interrompre, mais je demanderais à la personne qui parle de s'exprimer un peu plus haut, d'élever la voix un peu ou d'approcher le microphone. C'est non seulement pour le journal des Débats, mais pour les autres membres de la commission qui semblent avoir de la difficulté à entendre ce qui se dit.
Le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: M. le Président, je voudrais poser une question sur l'article 15c, toujours sur la question de la transmission automatique. Est-ce qu'on peut me dire si, dans les autres provinces, on a fait les vérifications... C'est pour savoir si les autres provinces auront les mêmes exigences pour ce genre de cyclomoteur.

M. Mailloux: La réglementation que nous proposons est identique à celle de l'Ontario, entre autres, et l'une des raisons qui nous amènent à la proposer, c'est précisément son existence en Ontario qui fait qu'on est un territoire très propice à l'écoulement de produits qui ne répondent pas aux exigences de la loi ontarienne...

M. Samson: Les fabricants...

M. Mailloux: ... qui se voient refuser des produits en Ontario...

M. Samson: ... qui se voient refuser la vente là-bas, exercent en quelque sorte, si je peux me permettre l'expression, un dumping au Québec.

M. Mailloux: C'est tout à fait exact.

M. Samson: Alors dans ces conditions, ça ren-

force votre argumentation, mais je me demande jusqu'à quel point ça ne serait pas plus valable, immédiatement, pour cet article en particulier, de prévoir, dans la loi, que l'article 15c n'entrerait pas en application avant une date que l'on déterminerait par la loi plutôt que par règlement. Je m'explique. C'est bien sûr qu'en préparant la réglementation, on va tenter de couvrir tous les angles. Mais vous savez sans doute que, comme député, on a siégé à d'autres commissions parlementaires et il nous arrive des drôles d'expériences ou à cause de la réglementation. Par la suite, il n'est pas toujours facile pour les députés de prendre connaissance ou de suivre, par rapport au travail qu'on a à faire et qui s'accumule. Quand cette loi va être adoptée, on va faire autre chose.

Je me demande, pendant qu'on l'a sur le métier, si ce n'est pas là le temps de spécifier que l'article 15c n'entrerait pas en vigueur avant une date qu'on peut déterminer aujourd'hui. Je pense qu'il serait raisonnable de croire qu'une compagnie ou un fabricant, sachant aujourd'hui que, dans un an, par exemple, il ne pourra plus vendre ce genre de... il a un délai pour adapter ses modèles. Également, ceux qui existent, on ne peut pas facilement les retirer de la circulation. Il faut laisser les droits acquis. Je pense qu'on devrait immédiatement ne pas attendre la réglementation, parce qu'à la réglementation, on ne sera pas là pour vous poser des questions, on va en prendre connaissance quand on va avoir des revendications qui vont nous parvenir de gens qui utilisent ou utiliseront.

Je pense que c'est aujourd'hui qu'on devrait déterminer cette date.

M. Mailloux: Ce que nous avons prévu précisément, c'est qu'en préparant la proclamation, ce serait de mettre l'échéancier d'entrée en vigueur et on avait prévu, comme date d'entrée en vigueur, pour cette disposition spécifique, le 1er janvier 1977. On avait choisi le milieu de l'hiver, parce que ce n'est pas une date où on vend précisément des cyclomoteurs, mais ça permet aux manufacturiers de se recycler pour pouvoir, le printemps prochain, mettre...

M. Samson: Vous voyez l'importance d'en discuter aujourd'hui. Vous aviez prévu le 1er janvier 1977 pour votre future réglementation alors que je considère — là ça peut être discutable — que c'est un délai insuffisant pour un fabricant. La production qui va être en circulation à cette date est déjà faite. Les "designs", si je peux m'exprimer ainsi dans le langage automobile, sont déjà faits pour un an à l'avance. On est déjà rendu au milieu de 1976. C'est techniquement impossible pour ces gens, à moins de les pénaliser bien entendu, puisque dans leur figuration du marketing, ils ont tenu compte du marché du Québec sûrement pour plus que six mois à l'avance.

Je considère que ça devrait...

M. Mailloux: Si c'était le 1er janvier 1978?

M. Samson: J'aimerais mieux ça, je pense que

ce serait beaucoup plus réaliste et ce ne serait pas injuste envers les manufacturiers.

M. Mailloux: Parce qu'on me dit que les délais avaient été fixés alors qu'on pensait que la loi arriverait plus tôt. On était au 1er janvier à ce moment-là.

M. Samson: Remarquez bien qu'on ne vous en fait pas de reproche, on essaie d'apporter notre petite contribution.

M. Bédard (Chicoutimi): Je crois qu'il faut faire une distinction entre le manufacturier, les exigences et l'utilisation. Le manufacturier a un an et demi pour se préparer à sortir quelque chose de conforme à ce que la loi édicte. Cela me semble un temps suffisant si on veut que cette loi s'applique.

Mais cette date ne doit pas nécessairement être la même, ne doit pas nécessairement avoir pour effet de pénaliser les utilisateurs qui, à ce moment-là, seraient encore en possession, les ayant acquis de bonne foi ou les utilisateurs de cyclomoteurs ou de motocyclettes qui ne répondraient pas aux exigences de l'article proposé.

M. Samson: Justement, la loi n'est pas trop claire. On y dit: "...doit être immatriculé comme motocyclette, conformément aux articles 5 à 15 et y être assimilé aux fins du présent code, tout véhicule motorisé à deux roues, est équipé d'une transmission automatique".

Il ne faudrait pas ajouter "être équipé d'une transmission automatique, après le 1er janvier 1978"?

M. Bédard (Chicoutimi): Je crois que le député de Rouyn-Noranda rejoint une préoccupation qu'on avait tout à l'heure. La loi aurait avantage à être plus claire, du point de vue de l'utilisateur. Du point de vue du manufacturier, il y a simplement à prévoir une date raisonnable, un délai raisonnable qui lui permette de s'ajuster à la loi. Pour l'utilisateur, il me semble qu'il faut être pas mal plus large. Il ne faut pas que la loi continue à lui rendre la vie plus difficile qu'elle ne l'est déjà.

M. Samson: Quand on dit "être équipé d'une transmission automatique pour les véhicules achetés après le 1er janvier 1978", cela couvrirait ceux qui existent...

M. Mailloux: Ou vendus.

M. Samson: Ou vendus, oui, après.

M. Bédard (Chicoutimi): L'utilisateur sait acheter.

M. Samson: C'est parce que c'est l'utilisateur qu'on protège.

Le Président M. Séguin): Préférez-vous, messieurs, qu'on suspende l'article et qu'on ait l'occasion de vérifier l'article, pour savoir si tout est conforme?

M. Mailloux: M. le Président, si vous me le permettez, on pourrait s'entendre en une minute ou suspendre?

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que vous pourriez suspendre les débats pour cinq minutes? On aurait l'occasion d'en discuter.

Le Président (M. Séguin): Oui, on suspend les débats pour... Le comité suspend ses débats à loisir.

Une Voix: A loisir.

(Suspension de la séance à 12 h 8)

Reprise de la séance à 12 h 15

M. Séguin (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Donc, le ministre aura à préparer un amendement à l'article 1.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, on pourrait suspendre l'article...

Le Président (M. Séguin): Exactement. Permettez-moi, si vous voulez, de continuer brièvement. On va préparer un amendement. En attendant, nous allons suspendre l'article 1, jusqu'au moment où on nous aura fourni le texte ou les mots d'amendement nécessaires. S'il n'y a pas d'autre commentaire à l'article 1, je passe à l'article 2. Article 2?

M. Bédard (Chicoutimi): Pourrait-on nous donner succinctement les motivations des amendements qui nous sont proposés?

Permis de conduire

M. Mailloux: L'article 2 a pour but d'introduire une réglementation plus stricte quant à l'émission des permis de conduire. Pour ce faire, l'article a pour but de proposer pour le Québec l'adoption du système de permis de conduire à classe comme cela existe dans d'autres provinces et comme c'est proposé par une association, dans le sens que les permis de conduire devraient être décomposés en fonction de la qualité des véhicules.

De plus, pour permettre un meilleur apprentissage de la conduite d'un véhicule automobile, on rend obligatoire pour les mineurs, c'est-à-dire les personnes de 16 ans et 17 ans, l'obligation de suivre un cours de conduite. Pour les personnes qui sont majeures, on les encourage à suivre un cours de conduite dans une école reconnue par le bureau et si elles ne suivent pas ce cours, on leur impose une période d'apprentissage obligatoire de cinq mois.

On crée, pour la personne qui accepte de servir de professeur, en dehors d'une école de conduite, l'obligation d'être en état d'enseigner et de contrôler les mouvements de son élève, dans le sens que si le père montre à conduire à son fils, on veut que le père ait la catégorie de permis de conduire du véhicule sur lequel il fait de l'enseignement, on veut que l'aide-conducteur soit en pleine possession de ses facultés, qu'il ne soit pas endormi, qu'il soit présent et qu'il soit prêt à intervenir.

On prolonge de deux à six mois la période de validité d'un permis d'apprenti conducteur. Actuellement, on délivre des permis d'apprenti conducteur pour deux mois et l'expérience nous enseigne qu'une très forte proportion des personnes à qui on délivre ces permis reviennent chercher un deuxième et souvent un troisième permis. Pour leur éviter de faire la queue à nos bureaux deux ou trois fois, on a décidé de prolonger cela à six mois. En gros, c'est la substance de l'article 17 tel que formulé.

M. le Président, je signale un amendement au paragraphe b) de l'article 17, à la quatrième ligne, pour être de concordance avec le mot français, ce serait "five months" au lieu de "six months", "five" au lieu de "six".

Le Président (M. Séguin): Article 2...

M. Mailloux: Article 2.

Le Président (M. Séguin): ... troisième...

M. Mailloux: Page 2, le texte anglais.

Le Président (M. Séguin): Page 2...

M. Mailloux: Page 2, à l'article...

Le Président (M. Séguin): ... sous-article 3, paragraphe b), le mot "six"...

M. Mailloux: Un instant!

Le Président (M. Séguin): ... est remplacé par le mot "five".

M. Mailloux: Page 2 du texte anglais, article 17, paragraphe 3...

Le Président (M. Séguin): C'est cela.

M. Mailloux: ... sous-paragraphe b)...

Le Président (M. Séguin): C'est cela.

M. Mailloux: ... troisième ligne, remplacer le mot "six" par le mot "five".

Le Président (M. Séguin): C'est cela. D'ailleurs, je n'avais pas remarqué que c'était écrit tout au long ici. A l'amendement, y a-t-il des commentaires?

M. Samson: Non, pas sur l'amendement, sur l'article 2 comme tel.

Le Président (M. Séguin): L'amendement est adopté.

M. Samson: Adopté, oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

M. Samson: A l'article 2, M. le Président, c'est une question que j'aimerais poser, au sujet du permis classifié.

Si je comprends bien, cela veut dire que le détenteur d'une certaine forme de permis pourra conduire ou bien uniquement des automobiles ou bien des automobiles et camions ou bien uniquement... Cela va être classifié. Est-ce que vous avez prévu dans votre réglementation les cas de vendeurs d'automobiles qui doivent conduire, en fait, presque toutes les formes de véhicules moteurs et qui, en date d'aujourd'hui, par exemple, généralement possèdent un permis de chauffeur de catégorie 1, je pense, il y a l'exclusion, en tout cas, des autobus écoliers? Si je soulève cela, c'est que les gens qui sont dans le milieu de la vente des automobiles sans avoir un permis présentement de chauffeur d'autobus écolier doivent quand même les conduire de la manufacture au garage où ils doivent les vendre. S'ils se font arrêter, évidemment, ils ne sont pas en conformité avec la loi.

M. Mailloux: Ce qui n'est pas apparent à l'article 17 et que je pourrais ajouter, c'est que le projet 13 fait disparaître toute distinction entre le permis de conducteur et le permis de chauffeur. En fait, il fait disparaître les deux catégories de permis de conducteur et de chauffeur pour les remplacer par des classes. Les classes vont fonctionner de la façon suivante; en fait, cela va fonctionner un petit peu comme un jeu de blocs: Il va être possible d'avoir un permis valide pour tout genre de véhicules. Après cela, il sera possible d'avoir un permis valide pour véhicule articulé, incluant les catégories suivantes: Véhicules autobus de 24 passagers ou plus ou de 24 passagers ou moins. Cela va nous permettre de décomposer les qualifications médicales qu'on exige. Actuellement, pour conduire un autobus, puisque ce n'est pas distingué entre 24 passagers ou plus ou moins, on exige évidemment des standards médicaux très stricts. L'individu doit être en parfaite santé, alors qu'il serait possible, avec un permis articulé, d'autoriser la conduite d'un autobus avec 24 passagers ou moins, le véhicule étant plus petit, les conditions de santé pourraient être meilleures. En fait, le permis va donc fonctionner: Tout genre de véhicules, ou des véhicules plus un, plus deux, plus trois ou plus quatre. Alors, pour le commerçant, il va donc être possible d'avoir tout genre de véhicule.

M. Samson: Est-ce que cela veut dire que vous allez rappeler, en fait, les chauffeurs pour de nouveaux tests avant de délivrer par exemple les permis pour tout genre de véhicule?

M. Mailloux: Il y a 3 millions de conducteurs actuellement. La façon dont on se propose d'agir est de convertir les permis actuels, dans la situation actuelle, à l'équivalence, sans rappeler, parce que cela ne nous semble pas stable et imposer nos standards nouveaux et nos critères nouveaux aux nouveaux conducteurs qui vont entrer là-dedans. Donc, ceux qui détiennent actuellement un permis qui leur autorise tout, peuvent s'attendre à avoir un permis qui les autorise à tout.

M. Samson: D'accord. Cela m'amène à une autre question à partir d'un exemple pratique, si vous voulez. J'ai mon permis de conduire catégorie A, classe 2. La classe 2, cela veut dire tout genre de véhicule, sauf l'autobus. J'ai toujours eu avant cela un permis de chauffeur, qui voulait dire tout genre de véhicule. Alors, je ne sais pas de quelle façon on a procédé pour déterminer qu'un beau jour je devais ne plus conduire d'autobus, en ayant conduit presque toute ma vie. De quelle façon peut-on traiter ces cas?

M. Mailloux: Le permis de chauffeur ne permettait pas, contrairement à...

M. Samson: Avant qu'il y ait cette classe.

M. Mailloux: ...de conduire tout véhicule. A partir de 1970, il y a eu une distinction...

M. Samson: C'est là que vous m'avez poigné.

M. Mailloux: C'est en 1970 que probablement vous avez cessé de pouvoir conduire des autobus. En 1970, on s'est mis à imposer des examens spécifiques à ceux qui demandaient un permis pour conduire des autobus. Ce n'est qu'à ceux qui demandaient un permis spécifique d'autobus qu'on a donné la classe autobus.

M. Samson: Attendez un peu là!

M. Mailloux: Il y a une autre raison, c'est que comme tout homme public est sujet à un infarctus, on ne prend pas de chance.

M. Samson: Je sais que, dans le comté de Charlevoix, vous avez déjà eu de mauvaises expériences avec des autobus.

M. Mailloux: Avec de mauvais chauffeurs.

M. Samson: Mais il reste quand même un problème en suspens. Vous avez exigé des nouveaux tests pour ceux qui veulent conduire un autobus d'écoliers, mais, bien entendu, celui qui veut conduire un autobus d'écoliers, c'est celui qui va gagner sa vie avec ça, qui va le conduire régulièrement. Mais tous ceux qui doivent en faire la vente doivent, un jour ou l'autre, s'installer au volant et transférer le véhicule d'endroit. Ceux-là n'ont pas demandé de permis d'autobus d'écoliers, parce qu'ils ne gagnent pas leur vie en conduisant ces autobus ou des autobus au sens large du mot...

M. Mailloux: Ils ont droit de le faire actuellement, parce que le Code de la route définit un autobus comme véhicule qui transporte des personnes moyennant une considération pécuniaire, et un autobus à vide n'est pas considéré par nous comme un autobus. Le mécanicien qui va essayer le véhicule, après l'avoir réparé, ne conduit pas en autobus. Il conduit en véhicule.

M. Samson: Je pense que vous faites évidemment référence au Code de la route, mais le type qui possède son permis... Je viens de regarder au dos de mon permis, ce n'est pas aussi clair que ça.

M. Mailloux: C'est pour ça qu'on veut faire disparaître tout ce charabia actuel...

M. Samson: Oui.

M. Mailloux: ... qui est assez confus...

M. Samson: Vous allez modifier cela de sorte qu'on va savoir carrément que...

M. Mailloux: Oui, c'est ça.

M. Samson: ... tout genre de véhicule, sauf l'autobus avec passagers. Cela clarifierait passablement... Cela réglerait le problème de tout le monde.

M. Mailloux: Cela réglerait le problème de tout le monde.

M. Samson: Je suis d'accord.

M. Mailloux: C'est de l'ordre qu'on veut mettre là-dedans...

M. Samson: C'est parce que ça peut arriver que je conduise, un jour, un autobus pour transporter des fonctionnaires, par exemple, et je voudrais bien être en règle. Pas pour les charrier, pour les transporter.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous allez faire votre possible pour ne pas avoir d'accident.

Le Président (M. Séguin): Article 2, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, une question d'information peut-être ou d'interprétation possible du paragraphe 6 où on stipule que le titulaire d'un permis de conduire qui assiste un apprenti conducteur doit prendre place à ses côtés, doit être en état de conduire un véhicule automobile et en mesure de guider les manoeuvres de l'apprenti et d'intervenir au besoin.

Est-ce que l'interprétation de cet article peut nous amener à conclure que celui qui assiste un apprenti conducteur, si le véhicule est intercepté par un policier et que celui qui assiste un apprenti-conducteur avait plus de 0,8, qu'à ce moment-là, il pourrait être susceptible d'avoir une

plainte non pas de conduite, puisqu'il ne conduit pas, mais de se voir porter une plainte spécifique en rapport avec l'article, tel qu'on peut l'interpréter?

M. Mailloux: Indépendamment de la rédaction de cet article ou même de son existence, il existe, dans le code criminel, une disposition d'après laquelle avoir la garde d'un véhicule automobile alors que ses facultés sont affaiblies constitue une infraction.

M. Bédard (Chicoutimi): On ne peut pas dire que celui qui assiste un apprenti conducteur a la garde. Cela serait sûrement une discussion légale...

M. Mailloux: ... et au niveau du Code criminel seulement et non pas au niveau du Code de la route.

En fait, l'interprétation du paragraphe 6 est en ce sens que lorsqu'une personne accepte de donner des leçons de conduite, elle doit être en état d'enseigner et d'intervenir pour que la leçon soit profitable et non pas...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est normal, mais l'apprenti conducteur n'est pas toujours accompagné d'un professeur comme tel. Il peut être accompagné d'une autre... Il y a une stipulation de l'obligation d'être accompagné d'une autre personne qui a son permis de conduire et qui n'est pas nécessairement un connaisseur en la matière.

M. Mailloux: Ce qu'on veut dans l'article 17 est que personne ne puisse servir inconsciemment de caution à un individu qui a un permis d'apprenti conducteur. On veut éviter qu'un individu qui a un permis d'apprenti conducteur fasse monter dans la voiture quelqu'un qui a un permis de conducteur régulier, qui a toutes ses facultés, mais qui ne pose pas la question, à savoir si le conducteur a un permis d'apprenti conducteur. Lorsque l'apprenti conducteur est intercepté, il dit: Cela était égal parce qu'un tel était là à m'enseigner à conduire. Jamais, je suis monté là parce que j'étais sur le pouce.

On veut la conscience, comment dire, de l'instructeur, de l'enseignant, de la caution...

M. Bédard (Chicoutimi): De la personne qui se porte caution...

M. Mailloux: ... de l'aide-conducteur. On veut que l'aide-conducteur sache qu'à ce moment, il est aide-conducteur.

M. Samson: Pour que ce ne soit pas l'apprenti qui mène l'autre.

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le genre de plainte qui pourrait être portée contre cette personne qui assiste, je pense qu'à ce moment, le

débat aura lieu rapidement en vertu du Code criminel.

Le **Président (M. Séguin)**: Article 2. Adopté? Qui ne dit mot consent.

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le **Président (M. Séguin)**: Adopté. Article 3.

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le **Président (M. Séguin)**: Adopté. Article 4.

M. Bédard (Chicoutimi): Lorsqu'on stipule que l'article 19 est de nouveau modifié par la suppression du paragraphe 1, pourrait-on nous donner de plus amples explications?

M. Mailloux: C'est peut-être une explication qui a déjà été fournie dans le sens que, faisant disparaître la distinction de conducteur et de chauffeur, il faut faire disparaître, à l'article 19, le paragraphe qui mentionne ce que doit être un chauffeur et, entre autres, on dit qu'un chauffeur doit savoir remettre en état de fonctionnement un véhicule automobile qui a cessé de fonctionner.

Aujourd'hui, il n'y a plus beaucoup de chauffeurs qui sont en mesure de faire cela et on ne fait évidemment pas... Vous connaissez les examens du Bureau des véhicules automobiles pour passer les examens de mécanicien pour savoir s'ils sont capables de remettre en état de fonctionnement un véhicule. Alors, on supprime...

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le **Président (M. Séguin)**: Article 4. Adopté. Article 5.

M. Samson: Cela va.

Le **Président (M. Séguin)**: Adopté.

M. Mailloux: Pourrait-on revenir, si vous le permettez, à l'amendement dont on a parlé tantôt...

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: ... à l'article 1?

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: En fait, il y a deux amendements, un amendement à l'article 1 et à l'article 31.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui. J'en ai entendu parler.

Le **Président (M. Séguin)**: Vous pouvez les regarder si vous voulez et me les redonner par la suite.

Entrée en vigueur de l'article 1

M. Samson: Est-ce que vous voulez absolument que l'article 1 n'entre en vigueur que le 28 février 1978? Ce serait mieux pour vous?

M. Mailloux: Ce serait plus facile.

M. Samson: Je n'ai pas d'objection. C'est surtout le paragraphe c) qui m'intéresse. Je n'ai pas d'objection pour le reste.

Le **Président (M. Séguin)**: A l'article 1, ajouter au début des paragraphes 1 et 2 de l'article 15a les mots: S'il s'agit d'une première immatriculation. L'autre amendement ira plus tard, à l'article 31. Pour le moment, c'est le changement qu'il y a...

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'objection à sauter à l'article 31, étant donné que c'est de concordance.

M. Mailloux: On peut aller à l'article 31 tout de suite, si vous permettez.

Le **Président (M. Séguin)**: L'article 31 est remplacé par le suivant: La présente loi entrera en vigueur à la date qui sera fixée par proclamation du lieutenant-gouverneur en conseil à l'exception des dispositions exclues par cette proclamation lesquelles entreranno en vigueur à toute autre date qui sera fixée par proclamation du lieutenant-gouverneur en conseil et à l'exception de l'article 1, qui entrera en vigueur le 28 février 1978. Alors, l'article 1 sera remplacé par ce que je viens de lire, l'article 31 de la loi. Adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté en fonction de l'article 1. S'il y a d'autres amendements qui doivent venir au cours de l'étude du projet, on avisera.

Le **Président (M. Séguin)**: Justement, oui. Alors, on revient à l'article 1 puisqu'il avait été suspendu. L'amendement qui avait été proposé est déjà lu. Est-ce que l'article tel qu'amendé est adopté?

M. Bédard (Montmorency): Adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, l'article 6.

Inspection des véhicules automobiles

M. Mailloux: M. le Président, à l'article 6, il y a l'amendement suivant.

Le **Président (M. Séguin)**: Un instant, s'il vous plaît! Article 6, page 3.

M. Mailloux: Remplacer le sous-paragraphe b) par le suivant...

Le **Président (M. Séguin)**: Page 3, article 6.

M. Samson: Le deuxième alinéa, dans votre première page, vous n'en tenez pas compte tout de suite?

Le Président (M. Séguin): Je crois que vous avez tous le texte. Remplacer le sous-paragraphe b) par le suivant: b) Par l'addition des paragraphes suivants, sous-article 5, le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement, prescrire les normes d'inspection mécanique des véhicules automobiles, déterminer les conditions de délivrance des certificats indiquant l'état mécanique des véhicules automobiles et établir les critères d'admissibilité des personnes habiles à délivrer ces certificats." Sous-article 6: "Le lieutenant-gouverneur en conseil peut décréter l'inspection mécanique obligatoire de tous les véhicules automobiles d'une même marque, modèle, série et année qu'il détermine, immatriculés et possédés au Québec. Cette inspection mécanique est faite conformément au règlement édicté en vertu du paragraphe 5 du présent article." Adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Non, M. le Président. Je vais sûrement l'adopter puisque c'est une suggestion que nous avons faite.

M. Mailloux: C'est une suggestion de l'Opposition officielle.

M. Samson: M. le Président, je n'ai évidemment pas d'objection à l'article. C'est une question que j'aimerais poser. De quelle façon prévoyez-vous en arriver à l'application de cet article quant aux endroits qui devront servir pour les inspections mécaniques? Je vois qu'on parle de déterminer les conditions pour délivrer des certificats, ces certificats devraient être délivrés par qui?

M. Mailloux: Le règlement en préparation prévoit le mécanisme suivant. Nous allons déterminer les normes de sécurité minimale qu'un véhicule doit posséder, nous allons déterminer les normes minimales auxquelles un établissement doit correspondre pour avoir le droit de faire de la certification d'inspection mécanique et nous allons délivrer à ces établissements qui ont les normes minimales, c'est-à-dire les garages actuellement existants, des permis pour faire l'inspection mécanique et délivrer un tel certificat.

M. Samson: Est-ce qu'il est également dans votre intention de faire en sorte que ces garagistes reconnus puissent afficher de façon très claire qu'ils détiennent un permis pour de telles inspections avec le numéro du permis, comme c'est le cas un peu pour les permis de la Société des alcools par exemple?

M. Mailloux: Sûrement. C'est de l'intérêt public qu'ils soient reconnus et connus.

M. Samson: Également, est-ce que— je m'excuse, j'ai lu ça vite— vous prévoyez que les garagistes qui feront de telles inspections doivent ou devront faire rapport? Lorsqu'on parle de déli-

vrance de certificat, ça veut dire que si les certificats sont délivrés, l'automobile ou le véhicule motorisé répond aux normes édictées. S'il ne répond pas aux normes édictées, qu'est-ce qui arrive? Est-ce que le garagiste se devra de faire rapport au BVA?

M. Mailloux: Si vous remarquez la phraséologie des trois dernières lignes du paragraphe 4, on dit: "Un certificat indiquant l'état mécanique du véhicule délivré conformément aux règlements". Il est possible de délivrer un certificat qui indique que le véhicule est en mauvais état mécanique. Le mécanisme qu'on veut appliquer est le suivant. On ne veut pas empêcher les gens de faire des transactions de véhicules. On veut qu'un individu qui achète sache dans quel état se trouve le véhicule et on veut savoir dans quel état se trouve le véhicule à l'achat.

Si le véhicule a un certificat de bon état mécanique, nous lui donnons une plaque d'immatriculation normale et il entre dans le circuit. Si le certificat atteste que l'état mécanique est mauvais, nous allons enregistrer la transaction, mais nous allons refuser d'émettre des plaques d'immatriculation.

M. Samson: C'est là que le contrôle arrive.

M. Mailloux: C'est là que le contrôle arrive. Il est possible qu'un individu décide d'acheter un véhicule pour les pièces, parce qu'il veut en reconstituer un à partir de deux ou trois. On ne veut pas empêcher des transactions, mais on veut empêcher la circulation. C'est au niveau du bureau que le contrôle se fera.

C'est un problème assez complexe, parce qu'il est indiscutable... Même, c'est l'intention du gouvernement d'organiser partout, en province, des garages, pour faire une telle inspection. Déjà, la plupart des dépositaires, tous les dépositaires reconnus, sont spécialisés pour de telles inspections. Il y a d'autres garages qui ne sont peut-être pas vendeurs d'automobiles d'une marque donnée, mais qui, également, posséderont les équipements requis pour faire de telles inspections. J'imagine qu'aucune discrimination ne devra être faite à l'endroit d'aucune région ni d'aucun garagiste capable de faire la preuve des inspections qui seront exigées.

Il y aura lieu, par contre, pour le ministère, étant donné qu'il peut toujours y avoir de la collusion entre un acheteur, un vendeur et d'autres personnes, si on peut s'entendre avec le ministère de la Fonction publique pour obtenir des salaires acceptables, qu'on ait quand même des mécaniciens qui seraient capables de faire des "spot checks" partout, dans la province, pour voir à ce que le travail qui est exigé pour une inspection mécanique soit fait suivant les normes prescrites par le règlement. C'est l'idée maîtresse qui se dégage de la tentative qu'on va faire de l'inspection mécanique de véhicules usagés.

M. Samson: Est-ce que vous avez l'intention

d'établir un guide d'inspection? Je m'explique pourquoi je pose cette question. Bien sûr, sans vouloir prêter de mauvaises intentions à personne, cela pourrait peut-être arriver que quelqu'un, faisant une inspection, ait en même temps un désir fervent de vendre quelques pièces d'automobiles. Aux fins de délivrer le permis, ayant en quelque sorte le client en otage, cette personne pourrait lui dire: Si tu n'acceptes pas de faire telle et telle réparations, tu n'auras pas de permis de délivré.

Pour éviter cette tentation probable, j'imagine un guide d'inspection, un guide qui, évidemment, pourrait être vu par le client. Sachant que le mécanicien doit vérifier telle et telle partie de la voiture, le client verra à ce que le mécanicien ne dépasse pas son mandat. C'est un peu le genre des guides d'inspection qu'ont les fabricants d'automobiles pour les inspections de livraison faites par les garagistes. Vous savez que ce guide d'inspection doit être signé par un mécanicien et retourné au fabricant, de sorte que, si un problème arrive, suite à l'inspection, il y ait des recours possibles en responsabilité contre ceux-là qui ont fait cette inspection.

Je me demande si vous irez aussi loin que cela.

M. Mailoux: Ce que nous avons prévu, c'était d'abord de déterminer dans le règlement, et le règlement va être public, les parties qui devront être inspectées et il faudra évidemment avoir un guide d'inspection sur les parties qu'on voudra voir inspecter et ce guide sera à la disposition de tout le monde, précisément pour savoir qu'est-ce qui doit être inspecté et pour protéger les gens contre une situation que vous venez de dénoncer.

M. Samson: A titre d'exemple, si le garagiste qui doit effectuer l'inspection a un guide à suivre, il devrait avoir une copie de ce guide à donner au client. Si c'est inscrit au guide qu'il doit inspecter les freins, la conduite, l'état du moteur, etc., dans certaines circonstances, et si ce n'est pas inscrit, par exemple, qu'il doit vérifier l'état des amortisseurs télescopiques, le garagiste ne devra pas dépasser son mandat et vendre quatre amortisseurs qui coûtent \$25 chacun. C'est dans ce sens.

Nl. Mailoux: Tout à fait d'accord.

M. Samson: Vous êtes d'accord avec moi.

M. Mailoux: Tout à fait d'accord.

M. Samson: Cela me va, M. le Président.

Le Président (M. Séguin): Article...

M. Samson: Oh! je m'excuse.

M. Bédard (Chicoutimi): Il faudrait que les règlements soient bien clairs.

M. Samson: Il y a sixièmement.

Une Voix: Le lieutenant-gouverneur.

M. Mailoux: Oui.

M. Samson: "Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, décréter l'inspection mécanique obligatoire de tous les véhicules automobiles d'une même marque, modèle, série et année qu'il détermine, immatriculés et possédés au Québec". Est-ce que cela pourrait être, selon l'interprétation de cet article, décréter l'inspection mécanique de tous les véhicules automobiles d'une même année de fabrication, plutôt que d'une même marque?

M. Bédard (Chicoutimi): D'une même marque, modèle, série et année qu'il détermine.

M. Samson: Oui, mais c'est pourquoi je demande une interprétation, parce que cela peut être interprété de façon que le lieutenant-gouverneur en conseil peut décider que vous allez décréter l'inspection mécanique obligatoire de tous les véhicules de marque X, année X qui sont immatriculés, sans pour cela toucher aux véhicules Y de la même année. C'est cela que cela veut dire.

M. Mailoux: C'est ce que cela veut dire.

M. Samson: C'est ce que cela veut dire. Je vous demande s'il n'y aurait pas possibilité de prévoir qu'à un moment donné, le lieutenant-gouverneur en conseil peut décréter l'inspection obligatoire de tous les véhicules d'une année donnée en reculant? Exemple: Les compagnies d'assurance automobile exigent ou ont exigé, en tout cas, à plusieurs reprises, à l'occasion d'une demande de police d'assurance, pour un véhicule de dix ans ou plus, par exemple, une inspection mécanique.

M. Mailoux: Si je le comprends bien, le règlement permettrait de rappeler de tels véhicules.

M. Samson: Le règlement découlant de cet article vous permettrait de le faire.

M. Mailoux: Il suffirait d'énumérer.

M. Samson: Je pense que c'est important. Le véhicule de dix ans...

M. Bédard (Chicoutimi): Si l'inspection mécanique donne des résultats tels que ces automobiles, bien identifiées, doivent être...

M. Samson: Non, ce n'est pas nécessairement le point que je voulais développer.

M. Mailoux: Mais, ce que veut dire...

M. Samson: Ce n'est pas nécessairement une marque d'automobile, mais une année.

M. Mailoux: Ce qu'il veut dire, c'est que, si on décidait de rappeler tous les véhicules...

M. Samson: De dix ans et plus.

M. Mailloux: ...de 1965, si vous voulez, on pourrait le faire.

M. Samson: 1965 et les années antérieures.

M. Mailloux: Oui, on pourrait.

M. Samson: Je considère cela comme plus important qu'une marque donnée.

M. Mailloux: Mais la loi le permet. Je n'ai pas dit qu'on le fera, mais la loi le permet.

On pourrait dire que toutes les marques de voitures fabriquées avant 1955 et 1960. Cela va tout couvrir. Je pense que l'article a suffisamment de souplesse pour permettre...

M. Samson: Cela vous permet de couvrir cela, mais votre intention est-elle de l'utiliser à ces fins?

M. Mailloux: Ce serait difficile de se prononcer maintenant, parce qu'il ressort que, pour toutes sortes de raisons aussi valables les unes que les autres, il se pourrait qu'on soit dans l'obligation de ne rappeler, si on a tous les équipements nécessaires, garages autorisés et autres, que les véhicules de telle année donnée, mais je ne suis pas prêt à dire maintenant qu'on pourra les rappeler ou penser rappeler une catégorie de véhicules.

M. Samson: Bien sûr que vous n'êtes pas équipé maintenant pour faire cela, mais je parle de l'intention.

M. Mailloux: Même si on était équipé, parce que dans mon esprit, je constate quand même que les véhicules qui pourraient être rappelés, au complet, pourraient être les véhicules non pas fabriqués il y a dix ans et plus. Cela pourrait être les véhicules de deux et trois ans qui sont souvent ceux qui occasionnent le plus d'accidents...

M. Samson: Oui...

M. Mailloux: ...parce que c'est une usure complète et le gars vend après.

M. Samson: Cela se pourrait.

M. Mailloux: Donc, il n'y a pas d'entretien. La loi permettrait devant toute raison majeure de rappeler tout véhicule que le ministère par règlement voudrait voir rappeler pour une inspection.

M. Samson: Je me permettrais peut-être une suggestion qui, j'espère, sera retenue. C'est d'envisager la possibilité d'en arriver un jour à rappeler automatiquement les véhicules d'un certain âge, selon le jugement qui sera fait. Parce que l'expérience nous dit qu'après un certain nombre d'années, il vaut mieux les faire vérifier. Un véhicule peut durer 30 ans, il peut durer 50 ans dans un musée, mais sur la route, des fois, il ne dure pas plus que 10 ans.

M. Mailloux: Je voudrais dire que dans mon

optique, peut-être qu'il y a des véhicules dont la fabrication remonte à une période assez éloignée, le ministère pourrait peut-être non pas vérifier certaines parties de l'état mécanique, le moteur et ces choses, mais vérifier par contre une série de pièces, les freins...

M. Samson: Une vérification de sécurité.

M. Mailloux: ...les phares. C'est pour cela que dans la loi des consommateurs, évidemment, on a mis des articles prévoyant qu'on pourrait vérifier sur tout véhicule donné certaines pièces qui peuvent être la raison d'un accident possible. Je prends, entre autres, les phares, les pneus, quelques pièces pas tellement dispendieuses à remplacer, mais qui sont la cause de trop d'accidents.

Le Président (M. Séguin): Article 6, adopté. Article 7?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté, concordance.

Le Président (M. Séguin): Article 8?

M. Mailloux: Paragraphe a), concordance.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela. L'obligation de porter sur soi son permis de conduire. Cela s'applique également au titulaire d'un permis de conduire qui assiste un apprenti conducteur dans la conduite d'un véhicule automobile sur un chemin public.

M. Mailloux: Cela va de soi.

Le Président (M. Séguin): Adopté?

M. Mailloux: Paragraphe b), oui.

Le Président (M. Séguin): Article 9?

M. Mailloux: C'est l'obligation de montrer à un officier qui le désirerait...

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Article 9, adopté. Article 10?

M. Mailloux: Non, article 8, adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Article 8, adopté.

Le Président (M. Séguin): Article 8, adopté. Article 9?

Rechapage des pneus

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce qu'on pourrait nous donner un peu d'explication sur l'application de cet article qui fait que le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement, établir les normes de rechapage des pneus de véhicules automobiles, c'est-à-dire des conditions de vente, d'usage, l'inspection?

M. Mailloux: Les pneus rechapés au Québec ont présenté un problème particulier au cours des années précédentes, et nous avons été amenés à mettre sur pied un comité pour étudier cette question en relation avec le Bureau de normalisation, du Québec, du ministère de l'Industrie et du Commerce et les divers fabricants de pneus rechapés. Après notre étude, nous en sommes venus à la conclusion que, sans une disposition dans le Code de la route, nous ne pourrions imposer de réglementation quant au rechapage des pneus, quant à leur vente, quant à leur usage, quant à la qualité et quant à la façon dont cela soit se faire.

La raison pour laquelle nous l'avons donc introduit dans le code, c'est pour donner au lieutenant-gouverneur le pouvoir d'imposer un cadre d'intervention dans le domaine du rechapage de pneus.

On a discuté tantôt... la permission au lieutenant-gouverneur en conseil qui pourrait rappeler certains véhicules, est-ce à dire qu'on pourrait, à un moment donné, rappeler tous les véhicules de location pour vérifier quel est l'état des pneus rechapés dont ils sont munis?

Le texte, tel que formulé, nous permet, avec... d'agir pour une pièce en particulier. Oui, de le faire si on le désire.

Je fais cette remarque, parce que je constate qu'une quantité de véhicules loués dont ce n'est pas toujours le même propriétaire sont mis en location alors qu'ils sont la cause souvent d'accidents très néfastes. Un, entre autres...

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense qu'il faut que ce soit prévu dans la loi...

M. Mailloux: ... sur le boulevard Sainte-Anne, qui a occasionné plusieurs mortalités.

M. Bédard (Chicoutimi): ... il n'y est pas. On peut être tenté de faire des économies qui, au bout de la ligne, coûtent cher.

M. Mailloux: ... de l'économie de bouts de chandelle.

Article 9, adopté?

Le Président (M. Séguin): Article 9. Adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Adopté. Article 10.

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Adopté. Article 11.

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté. Il n'y a rien de spécial. C'est simplement un changement "d'intitulé".

Le Président (M. Séguin): Adopté. Article 12. Je constate qu'il est 13 hres et cet article peut apporter certaines difficultés. Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 hres.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

Reprise de la séance à 15 h 10

M. Séguin (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

J'ai un quorum de huit et l'Opposition est présente.

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas objection, M. le Président, parce que c'est une entente...

Le Président (M. Séguin): J'ai toujours procédé de cette façon. Nous procédions ici par considération pour les membres de l'Opposition. On avait fini un article sur lequel il aurait voulu poser des questions ou faire des commentaires, si on consentait à revenir sur cet article. Autrement, je ne lui enlève pas de droit de parole.

A l'ordre. Il y aurait un très léger retard de la part du député de Rouyn-Noranda. Nous allons commencer avec l'article 12, là où nous étions à 13 heures au moment de la suspension des travaux. Je demanderais le consentement des membres, lorsque le député de Rouyn-Noranda arrivera... Il arrive. Je retire mes commentaires, le voici.

M. Bédard (Chicoutimi): Je plaçais votre cause. A force d'intervenir...

Le Président (M. Séguin): Article 12. Le député de Gatineau.

De la vitesse

M. Gratton: M. le Président, de façon très générale, pour éclairer ma lanterne, est-ce que le ministre pourrait nous dire quelles étaient les dispositions, surtout au niveau de la réglementation qu'une municipalité peut faire vis-à-vis de l'affichage des vitesses maximales? Qu'est-ce qui était inclus au Code de la route auparavant et qu'est-ce que la nouvelle loi aura comme résultat?

M. Mailloux: Je vais vous répondre.

De façon générale les pouvoirs des municipalités, en ce qui concerne les limites de vitesse, sont contenus dans l'actuel article 76 du Code de la route. Est-ce que vous voulez que je vous donne lecture de cela?

M. Gratton: Je ne veux pas avoir la lecture des articles. Je voudrais simplement... En fait, ce que je tente d'avoir...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est un parallèle entre ce qui existait et ce que cela change, ce que la loi change.

M. Gratton: C'est cela.

M. Mailloux: A l'heure actuelle, les municipalités ont juridiction sur les routes ou rues qui sont comprises dans leur territoire lorsque ces routes sont à leur entretien, cependant, lorsque c'est à l'entretien du ministère, c'est le ministère qui fixe

non pas la vitesse parce qu'elle est prévue dans le Code de la route, mais c'est la vitesse du code de la route qui s'applique. Les municipalités... Par exemple, une ville, sur son territoire, peut encore, à l'heure actuelle, baisser seulement la limite de vitesse de 30 milles à l'heure à 20 milles à l'heure à certains endroits dangereux.

Avec le projet actuel, la municipalité, tout comme le ministère, va pouvoir faire varier ces vitesses en fonction de la nature de la route, son revêtement, sa largeur, etc. Bref, les municipalités vont pouvoir augmenter à plus que 30 milles à l'heure la vitesse aux endroits où elles le désirent, sauf que les règlements municipaux concernant l'augmentation ou la diminution des limites de vitesse vont devoir obtenir l'approbation du ministre des Transports.

M. Gratton: Auparavant, les municipalités ne pouvaient pas réduire, par exemple, la vitesse maximale sur une route, par réglementation ou autrement, si ladite route était entretenue par le ministère. C'est ça?

M. Mailoux: Exact.

Je vais vous donner un exemple que je soulignais tantôt à Me Laflamme. Sur le boulevard Sainte-Anne qui sera à quatre voies contiguës, il était auparavant à trois voies contiguës, la limite de vitesse, hors de Sainte-Anne-de-Beaupré ou de Beaupré, était de 60 milles à l'heure comme sur toutes les routes du Québec et, pendant trop longtemps, on a vu cette limite, dans la zone de Beaupré, Sainte-Anne-de-Beaupré, à 30 milles. Souvent, en période hivernale, on voyait des gens... Il n'y avait pas un individu, tous les motels étaient fermés, tout le monde devait réduire la vitesse à 30 milles et tout le monde se faisait prendre, parce que tous roulaient à 45 milles, 48 milles; moi-même, je me suis fait ramasser à 14 reprises.

M. Samson: Vous avez un bon record!

M. Mailoux: A 45 ou 46 milles à l'heure, ça devenait quasiment impensable qu'un chauffeur...

M. Bédard (Chicoutimi): Les points de démerite.

M. Mailoux: C'était avant les points de démerite.

M. Bédard (Chicoutimi): Heureusement.

M. Mailoux: Mais, même prudent, tout le monde se faisait prendre, mon prédécesseur s'est fait prendre, M. Pinard. La municipalité avait demandé que la limite soit portée à 45 milles à l'heure, c'est une route entretenue par la voirie; cette vitesse, la plupart des gens la respectent. De 60, ils réduisent à 45 et traversent sans trop de difficulté. C'est pour ça que je m'informais parce que je me disais que, s'il fallait réduire une route comme ça de 55 à 30 milles à l'heure, on retomberait dans les mêmes erreurs qu'on a connues où

les radars prenaient tout le monde systématiquement. C'est une route entretenue par le ministère, mais qui traverse une municipalité.

M. Gratton: M. le Président, j'avais deux raisons pour poser cette question. La première, c'est qu'on a plusieurs endroits dans le comté où on a voulu, pour des raisons fort valables à mon avis, réduire les vitesses et on a toujours dû répondre, en vertu du Code de la route, à ce moment-là, qu'on ne pouvait pas le faire. La deuxième, c'est que j'ai été moi-même victime d'une situation que décrivait le ministre pas plus tard qu'hier en venant ici. Je voulais savoir... sur les autoroutes, et plus particulièrement sur l'autoroute 20 entre Montréal et Québec...

M. Bédard (Chicoutimi): L'autoroute des Laurentides? Chicoutimi-Québec?

M. Gratton: Non. Non, vous allez sûrement nous parler de celle-là après, mais celle qui m'intéresse pour le moment...

M. Bédard (Chicoutimi): Le panneau...

M. Gratton: C'est la Transcanadienne entre Montréal et Québec. Sur la partie située dans les limites de la ville de Montréal, entre le tunnel Hippolyte-Lafontaine et le boulevard Métropolitain, incluant le boulevard Métropolitain, où la limite affichée est de 45 milles à l'heure, c'est en vertu de quoi?

M. Mailoux: Le code actuel prévoit que lorsqu'une route est à l'entretien du ministère ou lorsqu'un bout de route ou d'autoroute est situé à l'intérieur d'une cité ou d'une ville, la vitesse peut être réduite.

M. Gratton: A l'intérieur?

M. Mailoux: Oui. Quand c'est à l'intérieur d'une cité ou d'une ville. Quand c'est à l'intérieur d'un village, d'une façon générale, il y a des villages qui traversent l'autoroute 20, entre Québec et Montréal, à ce moment-là, la vitesse est de 70 milles à l'heure. C'est simplement à l'intérieur des cités et villes que cela peut être réduit.

M. Gratton: La distinction qu'il faut faire, c'est entre les municipalités régies par le Code municipal et la Loi des cités et villes?

M. Mailoux: Exactement.

Il y aurait peut-être une autre raison. Même dans un village, où, forcément, il n'y aurait pas de non-accès, il y aurait des dangers inhérents le long de la route, à une vitesse très grande, et le ministère pourrait réduire la vitesse, parce qu'il y aurait danger.

M. Gratton: M. le ministre, la raison pour laquelle je posais la question, c'est que, justement, on a des cas semblables dans le comté de Gati-

neau et, à ma connaissance, on n'a jamais réussi à en faire accepter par le ministère. Peut-être parce que les raisons invoquées par les municipalités concernées ne satisfaisaient pas les autorités du ministère. Chaque fois, on a répondu qu'en vertu du Code de la route, on ne pouvait permettre la réduction de la limite de vitesse.

Je pense, par exemple, au chemin Scott, qui donne accès à l'autoroute A-5 dans la municipalité de Hull-Ouest; je pense à un chemin dans Saint-Pierre-de-Wakefield, la route 307, où on a eu des requêtes répétées à cet effet. On a toujours répondu qu'en vertu du Code de la route, on ne pouvait pas y donner suite.

Je suppose qu'à ce moment-là, c'est à la suite d'expertises du ministère qu'on en était venu à la conclusion qu'il n'y avait pas de raison de les réduire. J'en conclus donc, M. le Président, que l'amende dont j'écoperais sûrement pour la contravention que j'ai reçue lundi, et probablement la perte de points, exigeront que, si je ne suis pas nommé ministre bientôt, je me promène en train.

M. Bédard (Chicoutimi): Avez-vous d'autres infractions accumulées?

M. Gratton: Je ne veux pas dire par là, M. le Président, que j'ai l'impression d'être nommé ministre. C'est simplement que je demanderai à notre collègue du ministère des Transports de me donner un "lift" de temps en temps.

M. Samson: Petit train va loin, vous savez.

Une Voix: Il ne va pas vite...

Le Président (M. Séguin): Le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: M. le Président, c'est en relation avec le problème qui vient d'être soulevé par mon collègue de Gatineau. La limite de vitesse, non pas sur une autoroute, mais sur une route régionale numérotée, par exemple, lorsqu'elle a à traverser un village, nous avons certains villages où la vitesse permise est affichée à 30 milles à l'heure, d'autres où il n'y a pas de changement, c'est-à-dire où c'est 60 milles à l'heure, y a-t-il une raison particulière pour que certains villages bénéficient d'une vitesse réduite alors que d'autres...

M. Mailloux: Non, c'est parce que la vitesse est déterminée par le Code de la route. Ce n'est pas le fait qu'il y ait un panneau indicateur à cet endroit qui fait que la vitesse est de 30 milles à l'heure. Les panneaux, en fait, sont là à titre indicatif, parce que, dans les villages, les cités et villes, le code prévoit déjà, à l'article 50 actuel, que la vitesse est de 30 milles à l'heure, qu'il y ait ou non de panneau indicateur.

Evidemment, quand il n'y a pas de panneau indicateur, c'est plus difficile pour les gens, parce que, même si nul n'est censé ignorer la loi, c'est plus difficile...

M. Samson: Mais vous parlez de villages...

M. Mailloux: ...de savoir quand commence la limite du 30 milles à l'heure.

Nl. Samson: Je m'excuse, je voudrais bien saisir. Vous me parlez de villages...

M. Mailloux: Oui.

M. Samson: ...de cités...

M. Mailloux: Et de villes, oui.

M. Samson: C'est automatiquement 30 milles à l'heure, à l'intérieur des limites du village.

M. Mailloux: Oui.

M. Samson: Comment interprète-t-on le mot "village"? Est-ce que cela veut dire une municipalité, au sens municipal et au sens du Code municipal?

M. Mailloux: C'est le territoire.

M. Samson: Qu'arrive-t-il dans les cas de territoires non organisés?

M. Mailloux: Vous voulez dire où ce n'est pas municipalisé?

M. Samson: Oui.

M. Mailloux: A ce moment, je ne sais pas. Dans le cas des corporations de canton, c'est à l'extérieur des villages et des villes. C'est l'article 50...

M. Samson: Je m'excuse. Ce que j'entends par territoire non organisé, c'est peut-être particulier à ma région et à la région de la Gaspésie un peu. Il y a des villages organisés, mais qui ne sont pas érigés en municipalités. Le ministère des Transports est peut-être plus au courant que le BVA de cet état de chose. On appelle cela des territoires non organisés, mais ce sont quand même des villages organisés. Il y a une église, une école et tout cela. La route passe ou en plein milieu du village ou elle contourne un peu le village ou des choses comme cela.

Dans ces cas, y a-t-il une limite de vitesse actuellement prévue?

M. Mailloux: C'est à partir de la nouvelle loi, en rapport avec la nouvelle loi, c'est cela qui serait le mieux.

M. Samson: L'ancienne, c'était quoi?

M. Mailloux: C'est en fonction de ce que la route est à l'entretien ou non du ministère, parce que le ministère, même, comme je le disais tantôt, dans le territoire d'une ville, peut changer la vitesse et la monter à 45 milles à l'heure, comme, par exemple, sur le boulevard Champlain.

Le boulevard Champlain est un bel exemple de l'état des vitesses dans le Code de la route.

Vous avez un bout qui est à l'entretien du ministère des Transports, dans Sillery et dans Sainte-Foy, le bout qui est le plus à l'ouest, où la vitesse est de 45 milles à l'heure parce que la route est à l'entretien du ministère. Par contre, quand vous prenez la courbe un peu plus loin, en allant vers l'est, la vitesse est réduite à 30 milles à l'heure, dans ce coin, parce que ce n'est pas à l'entretien du ministère. Alors, c'est la vitesse du Code de la route qui s'applique.

Pour répondre de façon plus précise à votre question concernant le territoire non organisé, je vais faire une vérification si vous voulez bien et je vais plutôt vous répondre tantôt.

M. Samson: Quand je parle de territoire non organisé, je parle évidemment d'une route qui est à l'entretien du ministère. Si je soulève la question, c'est que j'ai dans mon comté des territoires non organisés. Dans certains villages, il y a à chaque entrée, des indications de 30 milles à l'heure; dans d'autres, il n'y en a pas du tout. Pour ces derniers endroits, on a fait appel au ministère des Transports pour mettre des affiches de 30 milles à l'heure. On a essayé, évidemment, des refus. On nous a dit que le Code de la route ne permettait pas de limites de vitesse, parce que ces territoires n'entraient pas sous la juridiction du Code municipal.

M. Mailloux: Je vais vérifier exactement...

M. Samson: Je vous laisse le temps de vérifier cela.

M. Mailloux: ... l'expression exacte utilisée.

M. Samson: J'aimerais avoir d'abord votre réponse quant à l'état actuel, et ce que sera parallèlement la nouvelle loi pour cette situation. Avec la permission de la commission, sans vouloir remettre en cause les articles précédents, ce matin, j'ai oublié quelque chose qui m'apparaît quand même assez important et qui pourrait être intéressant pour les membres du Bureau des véhicules automobiles qui auront à préparer la réglementation. Quant aux questions des certificats à être émis, suite à des inspections, j'aimerais qu'on retienne l'idée que si un véhicule n'est pas jugé en bon état d'immatriculation, qu'il ne puisse pas être conduit sur la route avec des plaques X; c'est un petit détail peut-être, mais s'il est trop dangereux pour être immatriculé, il est aussi dangereux pour rouler avec une plaque X. Cela voudrait dire l'obligation pour les garagistes de se servir de camions remorqués dans des cas comme cela. Alors, c'est tout simplement une petite remarque qui pourrait être utile parce que je sais que vous avez pas mal de plaques X en circulation. Il se pourrait que... J'en ai vu pas mal de toutes les sortes, vous savez. Il faudrait quand même l'utiliser à bonne fin. Cela va pour cette observation. Bon!

A l'article 12 toujours, 50, paragraphe 4: J'aimerais connaître... Il me semble que cet article pourrait être interprété... "Nul ne peut conduire un

véhicule à une lenteur susceptible de gêner ou d'entraver la circulation normale, excepté dans le cas où la chose est rendue nécessaire par mesure de sécurité ou en conformité de la loi". De quelle façon détermine-t-on si quelqu'un conduit à une lenteur susceptible de gêner ou d'entraver la circulation normale? Parce qu'évidemment, cette loi va être appliquée par les policiers qui auront, peut-être d'un policier à l'autre, un jugement différent?

M. Mailloux: Prenez la Transcanadienne où c'est indiqué de 40 à 70 milles à l'heure.

M. Samson: Oui.

M. Mailloux: Si le gars conduit à 35, il est susceptible de se faire arrêter comme une personne qui agit comme un "sunday driver", qui obstrue la circulation.

M. Samson: Dans le cas de la Transcanadienne, c'est justement là que j'amenais l'exemple, parce que je trouve que, dans le cas de la Transcanadienne, c'est bien fait. On a le maximum permis et le minimum permis, et, si la personne est en bas du minimum, alors que, sur les autres routes, on n'a pas ce genre d'indication... Le policier qui arrêterait quelqu'un, par exemple, en lui disant: Monsieur, vous allez trop lentement, vous gênez la circulation, on se base sur quoi? De bonne foi, le conducteur peut croire qu'il ne gêne pas la circulation, alors que l'autre peut croire le contraire, et les deux peuvent avoir partiellement raison.

Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de préciser davantage cette partie de l'article 12.

M. Mailloux: Ce paragraphe 4 reprend à peu près intégralement le paragraphe 2 de l'actuel article 50 du Code de la route, et on n'y a apporté, à toutes fins pratiques, aucune modification. Dans l'ancien article 50, on disait: "Aucun conducteur n'a le droit de conduire son véhicule dans un chemin public à une lenteur indue qui gêne ou entrave la circulation normale des autres véhicules", et, comme nos dossiers ne nous révèlent pas de difficulté d'application, on l'a reproduit intégralement...

M. Samson: C'est justement, la difficulté d'application ne vous est pas signalée parce qu'étant donné que l'article est flou, les policiers ne l'utilisent pas. J'ai l'impression qu'à ce moment-là, si l'article est inutile, ou bien on l'enlève, ou bien on le rend utile. Mon impression personnelle est qu'on devrait spécifier que ce qu'on considère comme lenteur indue ou susceptible de gêner la circulation, c'est compte tenu du minimum affiché.

On affiche un maximum et en affichant un maximum, il n'est pas plus difficile d'afficher le minimum. Sur l'autoroute 20, c'est très bien fait d'ailleurs.

M. Mailloux: C'est bien plus coûteux partout dans le Québec.

M. Samson: Ecoutez, c'est plus coûteux... Je pense que vous serez d'accord avec moi qu'avec les modifications que nous apportons au projet de loi 13, vous êtes quand même obligé de faire la signalisation.

M. Mailloux: Pourrait-on suggérer quant à un tel affichage permanent, qu'on y pense au moment où on devra indiquer dans tout le Québec le système métrique? Parce qu'il ressort que les indications qu'on va donner dans quelques semaines — dans quinze jours ou trois semaines — la nouvelle limite de vitesse, nonobstant les autoroutes où cela ne change pas pour le moment, cela va être à reprendre peut-être en octobre ou en novembre 1977. A ce moment, comme cela deviendra un affichage permanent avec le système métrique, il faudra peut-être penser sur l'ensemble du réseau régional, que cela soit le boulevard Talbot ou ailleurs, à mettre un maximum et un minimum, de manière que tout le monde soit bien conscient des vitesses permises, maximum ou minimum.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela peut représenter combien comme dépense au niveau de l'ensemble du Québec, parce que la suggestion que fait le ministre peut, à mon sens, avoir un bon fondement?

M. Mailloux: Cela serait plusieurs centaines de milliers de dollars pour le réseau régional.

M. Samson: Mais est-ce qu'en fonction de cette nouvelle loi qui...

M. Bédard (Chicoutimi): ... régional, provincial...

M. Mailloux: Pour le réseau régional, si on exclut les autoroutes et les routes à voie divisée, cela serait, pour des enseignes permanentes, quelques centaines de milliers de dollars. Je le donne sous réserve. L'affichage temporaire qu'on va mettre sur toutes les routes à l'exception de celles qu'on vient de mentionner, \$200 000. Il s'agit seulement d'un collant de plastique par-dessus l'autre qui n'est pas permanent et vous n'avez pas tout ce qu'on voudrait dessus, 45 ou 55. Quelques centaines de milliers de dollars...

M. Samson: Mais étant donné que vous devez, pour les fins de l'application de la présente loi, tout de même, coller une indication de vitesse sur les panneaux existants à moins que... Ils sont prêts? C'est la réponse que je cherchais.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est l'argument massue.

M. Samson: Ils sont prêts. Je ne peux pas vous demander de les refaire. Cela n'a pas de bon sens.

Le Président (Séguin): Le député de Gatineau.

M. Gratton: Dans le même ordre d'idées, pourrait-on suggérer — c'est à titre de suggestion que je le fais — qu'on profite de l'exemple qui nous est fourni par la province de l'Ontario, surtout sur les autoroutes?

Quand on parle de personnes qui voyagent trop lentement sur les routes et plus particulièrement sur les autoroutes, on constate assez souvent que les Québécois semblent avoir l'habitude de coller du côté gauche sur les autoroutes, indépendamment de la vitesse où on voyage. En Ontario, on a l'exemple de panneaux qui indiquent que la voie de gauche est strictement pour dépasser et ne doit pas servir à ceux qui s'en vont. S'il y avait possibilité de sensibiliser d'une façon quelconque l'automobiliste québécois à garder la droite en autant qu'il ne dépasse pas, je pense que ce serait encore là une façon d'améliorer la circulation et, au point de vue sécuritaire, ce serait une amélioration également.

M. Mailloux: Ce que je pourrais dire là-dessus, c'est qu'il faudra quand même que, lors du changement au système métrique, la meilleure signalisation soit donnée partout dans le Québec. Ce sera peut-être le moment où l'ensemble des indications permettant aux chauffeurs de connaître les limites de vitesse, les lois qu'ils doivent observer... qu'on fasse l'impossible, à ce moment-là, étant donné que ce sera de manière permanente, pour que chacun puisse les observer. Est-ce qu'il sera nécessaire, à ce moment-là, de garder seulement le système métrique et calculer la différence? Je ne voudrais pas m'avancer là-dedans maintenant. Il y en a qui vont être drôlement embêtés par le système métrique.

M. Bédard (Chicoutimi): A un moment donné, il va falloir opter pour un bord ou l'autre, parce que c'est encore plus mêlant. Quand on a les deux systèmes, on ne fait pas l'effort de s'adapter à un. Ce n'est pas facile.

M. Mailloux: Mais le compteur de vitesse des automobiles actuelles indique en milles et non pas en kilomètres.

M. Samson: Il y a différentes façons, j'imagine que vous y avez déjà pensé. Il y aurait une façon, ce serait de les afficher des deux façons, ce qui nous amènerait plus lentement parce qu'on ferait moins d'efforts. D'un autre côté, il y aurait une autre façon aussi, c'est d'avoir une petite carte que le ministère pourrait publier, qui peut être apportée facilement dans une voiture avec une table de comparaison pour les millages qu'on connaît normalement, c'est-à-dire ce qu'on connaît comme millage, c'est 20, 30, 45 ou 55 maintenant, 65 milles à l'heure, 20 milles, cela veut dire tant de kilomètres, etc. Je pense qu'une table de conversion pratique pourrait être utile pour l'automobiliste à ce moment-là. Il y a sûrement des compa-

gnies, dans les nouvelles fabrications qui auront un odomètre, qui marquera en milles et en kilomètre à l'avenir. Déjà, il y en a qui marquent les deux. Il y a une possibilité pour certains modèles. J'imagine que des vendeurs de pièces comme Canadian Tire, Western Tire ou autres trouveront le gadget qu'il faut, c'est-à-dire une espèce de collant invisible qui pourra convenir pour telle ou telle marque. Cela pourrait se faire. Si personne n'en a l'idée, on peut lancer cette idée.

M. Mailloux: Ma femme va en avoir pour longtemps avant de se comprendre, parce qu'elle s'est achetée une auto il y a trois ans; elle a fait 3600 milles en trois ans.

S'il faut qu'elle l'use... système...

M. Samson: Cela va vous prendre toute la fin de semaine pour savoir combien elle a fait de kilomètres.

Le Président (M. Séguin): Article 12. Adopté?

M. Samson: Non, M. le Président.

Le Président (M. Séguin): C'est parce qu'on discutait d'autre chose, je pensais...

M. Bédard (Chicoutimi): On s'entend bien au niveau de la commission...

M. Samson: Je pense qu'on construit quand même, les idées ne viennent pas toujours quand on va vite.

Le Président (M. Séguin): Cela, je n'en ai jamais douté un instant.

M. Samson: Je pense que, d'une façon très positive, des deux côtés de la table, on essaie de trouver ce qu'il y aura de mieux, parce qu'autrement, il va falloir qu'on nous revienne avec une autre loi pour corriger ce qu'on aura oublié. On va essayer d'en oublier le moins possible.

M. Gratton: Est-ce que je pourrais suggérer qu'on procède paragraphe par paragraphe ou article par article? Parce que j'ai l'impression que ça pourrait concentrer la discussion un peu plus.

M. Samson: Bien, ça se rattache à l'article, ce qu'on dit présentement.

M. Gratton: Je suis d'accord, mais c'est qu'à un moment donné, il va falloir les adopter; alors, si on y allait paragraphe par paragraphe, ça nous aiderait peut-être...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est une discussion générale qu'on peut faire au niveau de l'ensemble d'un article parce que...

M. Samson: L'article 12 couvre quand même pas mal de choses en même temps. Ce n'est pas un petit article de trois lignes et ça nous amène à

poser des questions. Vous avez, par exemple, excédant 55 milles à l'heure sur les chemins à surface en ciment ou béton bitumineux. Vous avez 45 milles à l'heure sur gravier et en dehors des cités et villes, municipalités locales régies par le Code municipal. Là encore, évidemment, on ne peut peut-être pas régler tout ça aujourd'hui, mais est-ce qu'on est absolument conscient que, quand on parle de chemins de gravier, il y a toute la différence au monde entre un chemin de gravier entretenu par la voirie et construit par la voirie et un chemin de gravier qui a été transféré par protocole d'entente par le ministère de la colonisation, par exemple? Je vois qu'on ne fait pas ce genre de différences et ce n'est pas le même genre de chemin du tout. Vous avez des chemins construits par le ministère des Transports qui ont des normes de largeur, de solidité, alors que, sur les chemins de colonisation, vous vous promenez sur du pontage d'épinette de travers avec une "barge" de gravier dessus.

M. Mailloux: Je pense qu'on a voulu établir une certaine différence entre trois grands types de route. Cela aurait quand même été difficile. Je comprends le député de Rouyn-Noranda parce qu'il y a une partie de cantons non organisés et peut-être trois ou quatre autres comtés où il y a des chemins qui sont assez rudimentaires et qui ressemblent plutôt à des chemins de pénétration en forêt.

M. Samson: Des portages.

M. Mailloux: Oui, où les critères de construction correspondent peut-être à un trafic donné qui n'est pas extrêmement important. Mais j'imagine mal qu'un conducteur, quans ça va être indiqué 45 milles à l'heure sur ces routes, si la route ne peut porter que 30 milles à l'heure sur des pontages comme ceux dont parlait le député de Rouyn-Noranda, ne se limitera pas lui-même à la vitesse que la route est capable de supporter. Parce qu'autrement, il faudrait indiquer une autre catégorie de routes de colonisation qui ne respectent pas tellement de critères de construction. Cela ferait un mélange assez...

M. Samson: Je pense que le ministre va être d'accord avec moi que je ne fais pas référence tellement au bon conducteur. Je fais confiance au jugement d'un bon conducteur pour ralentir quand la route est trop mauvaise. Mais, malheureusement, tous ne sont pas de cette catégorie et le bon conducteur peut être victime d'un mauvais conducteur qui, si c'est marqué 45 et s'il marche sur du pontage ou dans des trous avec un "hot-rod", va rouler à 55 et il va risquer la vie du bon conducteur dans un cas comme celui-là.

Evidemment, je n'ai pas d'objection si le Vni- nistre me dit qu'il va libérer les crédits qu'il faut pour standardiser ce genre de route, cela réglerait tout le problème.

M. Mailloux: Dans les cantons non organisés

et dans des routes qui conduisent, je ne dirai pas nulle part, mais vers peu d'habitations, ou des chemins à vocation touristique ou forestière, il y a des routes où il n'y aura pas de limite de vitesse indiquée. C'est simplement suivant la volonté du conducteur en cause à choisir sa limite de vitesse; mais il y aurait peut-être la possibilité aussi, où ce ne sont pas des cantons organisés, que les municipalités disent quelle sorte de limite de vitesse elles veulent dans ces endroits-là.

M. Samson: Dans une municipalité, je pense que le problème ne se pose pas. Elle est capable de limiter leur...

M. Mailloux: Dans les cantons non organisés, disons qu'on tâchera d'en tenir compte pour voir s'il n'y a pas moyen de les aider.

M. Samson: Peut-être en utilisant le genre d'affichage "lentement" ou quelque chose comme cela.

M. Mailloux: ... possiblement les réduire.

M. Samson: Oui.

M. Mailloux: La loi nous permettrait de les réduire.

M. Samson: La loi le permettrait.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, l'article...

M. Samson: Vous le catégoriseriez dans les chemins de terre?

M. Mailloux: Y a-t-il un amendement à cet article?

Le Président (M. Séguin): Il y en a plusieurs qui se rapportent à l'article 1250.

M. Mailloux: Celui qui est à la première page, à l'article 2.

Le Président (M. Séguin): Oui.

M. Mailloux: Page 6, article 50.

Le Président (M. Séguin): Page 6, article 50, paragraphe 3.

M. Mailloux: Oui.

Le Président (M. Séguin): Remplacer le sous-paragraphe b) par le suivant, et b) se lirait: "excédant 55 milles à l'heure, sur les grands chemins numérotés, à surface en béton de ciment, en béton bitumineux et autres surfaces du même genre, en dehors des cités, villes et villages".

Il y a d'autres propositions d'amendements, dans les sous-paragraphe c), d) et e), remplacer les mots "municipalités locales régies par le Code municipal" par le mot "village".

Une Voix: Là, vous rejoignez mon affaire.

Le Président (M. Séguin): Changer l'appellation des sous-paragraphe c), d) et e) qui deviendront les sous-paragraphe d) e) et f). Que ce changement suivant, ajouter, comme sous-paragraphe c), le suivant: Le sous-paragraphe c) deviendrait "excédant 50 milles à l'heure sur les autres chemins en surface en béton de ciment, en béton bitumineux et autres surfaces du même genre, en dehors des cités, villes et villages". Et remplacer le sous-paragraphe f) par le sous-paragraphe g) suivant: le sous-paragraphe g) deviendrait donc: "une vitesse excédant 30 milles dans les zones scolaires, lors de l'entrée ou de la sortie des élèves".

Encore à la page 6, mais pour commencer, il y a ces suggestions qui sont faites comme plusieurs amendements groupés sous un amendement général, à plusieurs paragraphes.

Le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: Cet amendement répond aux inquiétudes que j'ai mentionnées tantôt. Est-ce bien cela?

M. Mailloux: En fait, c'est parce qu'il s'était glissé une coquille de rédaction dans le bill 13, que nous avons corrigée. Dans les sous-paragraphe c), d) et e), on va prendre l'exemple du sous-paragraphe c), "une vitesse excédant 45 milles à l'heure sur les chemins en gravier, en dehors des cités, des villes et des municipalités locales régies par le Code municipal".

Cela avait été rédigé ainsi, dans l'optique où, en omettant qu'il existait encore des corporations municipales régies par le Code municipal, qui n'étaient pas des villages, mais, par exemple, des corporations de comté. Ce sont quand même des corporations régies par le Code municipal, mais ce n'est pas un village, c'est une corporation.

Cette coquille avait pour effet de diminuer les vitesses à 30 milles à l'heure. Il y a beaucoup de territoires dans des corporations de comté, qui sont régies par le Code municipal également.

C'est simplement pour corriger cette coquille qui s'était glissée à cet endroit. Cela ne répond pas à votre préoccupation de tout à l'heure.

M. Samson: Village au lieu de "municipalité régie par le Code municipal", cela veut dire que cela devient municipalité, dans le fond. Cela ne devient pas municipalité locale, mais cela devient territoire régi par le Code municipal, plutôt qu'une "municipalité régie par le Code municipal". C'est bien cela que je comprends.

M. Mailloux: Oui.

M. Samson: A ce moment, cela donnerait la possibilité au ministère de prendre les décisions qui s'imposent en ce qui concerne les villages, si je comprends bien l'article.

M. Mailloux: En ce qui concerne les villages.

M. Samson: Les villages, oui. Moi, je fais toujours référence aux villages non organisés pour lesquels je m'inquiète présentement.

M. Mailloux: Non, cela...

M. Samson: Ils sont régis par le Code municipal, mais le village lui-même n'est pas régi au sens de l'article 50 c), suivant l'ancienne rédaction.

M. Mailloux: L'article 50 tel que proposé, c'est une normalisation des vitesses, mais on va voir plus loin, dans les autres articles, que le ministre va pouvoir modifier ces vitesses, soit en les augmentant, soit en les diminuant. C'est la même chose pour les municipalités.

M. Samson: C'est une normalisation des vitesses, en spécifiant "village"...

M. Mailloux: C'est cela, la vitesse selon celle prévue à l'article 50, à moins que le ministre ou la municipalité concernée ne l'ait modifiée.

M. Samson: C'est cela. C'est autrement.

M. Mailloux: Cela va corriger partiellement votre problème.

M. Samson: Cela va le corriger partiellement, en insérant la notion de village, plutôt que municipalité locale régie par le Code municipal.

M. Mailloux: D'ailleurs, aux endroits où la situation va être justifiée, le ministre, si ce n'est pas un territoire organisé, pourrait théoriquement aller changer la vitesse à cet endroit. C'est quand même un village, c'est une agglomération.

M. Samson: Voyez-vous, mon inquiétude provient du fait suivant. Ce sont peut-être des expériences semblables à celles du député de Gatineau et aux quatorze expériences du ministre. Des gens se font "coller" un billet de circulation pour avoir traversé à 40 milles à l'heure dans un village non organisé où il y avait un panneau d'affichage de 30 milles à l'heure. Au village voisin, où il n'y avait pas de panneau d'affichage de 30 milles à l'heure, on nous a refusé d'en placer un en nous disant qu'on n'avait pas le droit de le faire, parce que le Code municipal ne le permettait pas. Donc, il y a un vice de forme. D'une part, c'est qu'on va pénaliser quelqu'un pour une infraction qu'il n'a pas faite. Le policier, que veux-tu qu'il fasse? Il s'en va dans le village et il voit le panneau d'affichage de 30 milles à l'heure et il surveille. Mais, le gars "ramasse" le billet et, au bureau juridique du Code de la route, on va lui envoyer une infraction et on va lui faire perdre des points de démerite.

M. Bédard (Chicoutimi): Il est obligé de s'acclimater à des règlements différents d'un village à l'autre.

M. Samson: D'un village à l'autre, et ce qui est

pire que tout cela, c'est que, quand il a reçu le "ticket", il l'a reçu par fausse représentation. Mais, combien y a-t-il de gens qui le savent? Combien y a-t-il de gens qui sont prêts à prendre un avocat et aller se défendre de cela en cour? Ils vont plutôt payer et perdre deux, trois ou quatre points. C'est une injustice. Cela coûte moins cher que de prendre un avocat, bien sûr. Remarquez que je n'ai rien contre les avocats.

M. Gratton: Je ne peux pas en dire autant.

M. Bédard (Chicoutimi): Parce qu'en fait, le projet de loi nous ramène à une sorte de standardisation des limites de vitesse.

M. Mailloux: Sauf dans les cas où le lieutenant-gouverneur en conseil le jugera à propos.

M. Bédard (Chicoutimi): A ce moment, ce sera indiqué dans...

M. Mailloux: S'il y a une contrainte, on doit donner une indication différente.

M. Samson: Peut-on être assuré — je pense que c'est important pour toute la population, pour tous les automobilistes, en tout cas — que, quand il y aura un panneau d'affichage quelque part indiquant un maximum de vitesse ou un minimum, ce ne sera pas un faux panneau d'affichage, que ce sera là en fonction de la loi et de la réglementation? Présentement, c'est notre problème. Nous avons des panneaux d'affichage qui n'ont pas lieu d'exister. Est-ce qu'on peut nous assurer de cela?

M. Mailloux: Le texte de loi dit: L'installation de panneaux officiels de signalisation fait preuve de la décision du ministre." Les panneaux...

M. Bédard (Chicoutimi): A ce moment, il va falloir assurer une surveillance pour que personne ne s'arroge le droit de placer des panneaux, quel qu'autorité gouvernementale que ce soit.

M. Samson: Au ministère des Transports, tient-on un registre des panneaux d'affichage ou des endroits exacts...

M. Mailloux: Il avait été question qu'on l'enlève ou non, mais là il va exister.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y a une obligation d'en avoir un.

M. Mailloux: Une obligation... Article 50a, paragraphe 2, qu'est-ce que le ministre va changer par rapport à l'article 50?

Le problème dont parle le député de Rouyn-Noranda, cela touche principalement aux cantons non organisés. Ce sont principalement des agglomérations.

Je pense qu'il faudra peut-être, malgré qu'il n'y a pas de municipalité organisée, malgré que

c'est simplement par subvention qu'on aide ces cantons non organisés, apporter, sans que ce soit indiqué dans la loi, une attention également à ces routes et voir de quelle façon les limites devront être indiquées suivant la portée d'une route donnée. Je pense qu'on pourra ultérieurement, à l'affichage public qu'on fera, s'en occuper également.

M. Samson: Est-ce que les officiers locaux ou régionaux auront à se prononcer en quelque sorte sur la décision à prendre, parce que, si mes renseignements sont bons, il y a actuellement un système de signalisation vers lequel toutes les demandes sont dirigées. Souvent, vous avez un divisionnaire ou un directeur régional qui connaît bien son territoire et qui peut se former une très bonne opinion en fonction de l'expérience, alors que, de Québec, c'est plus difficile, bien entendu.

M. Mailloux: Il est indiscutable que le lieutenant-gouverneur en conseil n'agit que sur les recommandations qui lui viennent de la région. Mais comme on est dans une campagne intensive de sécurité routière, j'imagine qu'on va davantage sensibiliser l'ensemble de nos divisions aux endroits où il y a eu des mortalités ou des accidents fréquents qui se sont produits. Il faudra non pas paralyser la circulation mais, là où il y a des dangers exceptionnels, faire, le nécessaire pour indiquer certaines vitesses, et ne pas exposer tous les voyageurs à des dangers exceptionnels. Je ne voudrais pas quand même promettre la perfection dans l'espace de quelques semaines. Il ressort quand même que l'ensemble de nos gens dans le milieu devraient pouvoir mettre en place un service de signalisation susceptible de réduire le nombre d'accidents. D'ici 1977, à l'automne, il y a quand même une autre procédure permanente qui viendra. Les erreurs de parcours qu'on va faire, on sera peut-être susceptible à ce moment de les corriger...

M. Samson: L'expérience de l'application de la loi aussi va y faire quelque chose.

M. Mailloux: Oui.

M. Samson: J'aurais une autre question à poser à l'article 12 et à l'amendement: remplacer le sous-paragraphe f) par le paragraphe g) qui dit: Suivant une vitesse excédant 30 milles à l'heure dans les zones scolaires lors de l'entrée et la sortie des élèves. Il me semble que, 30 milles à l'heure, c'est vite dans une zone scolaire, à l'occasion de l'entrée ou de la sortie, aux heures d'entrée et de sortie.

M. Mailloux: Ce n'est peut-être pas vite, mais ce que je prétends qu'il ne se fait pas, c'est qu'on ne respecte pas les très basses limites de vitesse. Actuellement, je pense que c'est 33% des gens ou 50% qui se font tuer à l'intérieur des limites de 30 milles à l'heure dans tout le Québec, c'est 50%; c'est parce qu'on ne respecte pas ces limites. Quand c'est écrit 30 milles à l'heure, on va à 50

milles à l'heure. Quand c'est écrit 45 milles à l'heure, on va à 70 milles à l'heure. Si la limite de vitesse était respectée, parce qu'à 30 milles, je pense bien qu'une automobile d'une date récente — je dois en faire une description à un vendeur automobile — peut s'arrêter très vite, je pense. Mais quand le gars va à 45 ou 50 milles cela prend peut-être trois ou quatre pieds de plus et l'enfant vient de se faire écraser. Il y a quantité d'endroits où c'est indiqué 20 milles à l'heure, dans les zones scolaires, mais ce n'est pas plus respecté non plus, parce que 20 milles à l'heure...

M. Samson: Evidemment, tout est en fonction de la surveillance, aussi longtemps que la population ne se sera pas habituée, et je pense que le fait que le ministère ait décidé d'amener cette loi pour rendre la circulation plus sécuritaire est une excellente occasion d'apporter tous les correctifs. Bien sûr, vous allez avoir une période de rodage. Les Québécois sont malheureusement habitués à rouler un peu vite. Quand on change de province ou qu'on s'en va vers les Etats-Unis, on s'habitue, dans l'espace d'une demi-heure, à rouler moins vite, parce que l'ensemble de la circulation est différent. Les gens roulent moins vite là-bas.

M. Mailloux: A l'article 50 a), on constate que le ministre peut, pour des motifs de sécurité routière, réduire ou augmenter les limites de vitesse prévues au paragraphe 3 de l'article 50 pour tous les véhicules automobiles ou pour certaines catégories d'entre eux. Il y a également une clause pour les municipalités.

A la page 11, l'article 19 du projet de loi, remplacer le paragraphe 6 par le suivant: "N'empêche un conseil municipal d'une cité, ville ou village de régler la vitesse des véhicules automobiles dans son territoire, sauf sur les chemins ou parties de chemin dont l'entretien est à la charge de l'autorité provinciale, qui est couvert par l'autre article, et sur les chemins ou parties de chemins sur lesquels l'autorité provinciale a placé des panneaux officiels de signalisation conformément au paragraphe 1 de l'article 50 ou à l'article 50a. Cependant, lorsque le conseil municipal stipule une limite de vitesse moindre ou supérieure à celle de l'article 50, il doit prendre les dispositions nécessaires pour que la vitesse soit clairement indiquée par des panneaux officiels de signalisation à la vue du public, à défaut de quoi ce sont les dispositions de l'article 50 qui s'appliquent".

M. Samson: C'est ça qui nous amène des problèmes. De nombreux problèmes nous sont causés par cette différence qui existe ou qui peut exister d'une municipalité à l'autre. Je pense que, quand on fait référence à la question scolaire, nous devrions avoir le souci de normaliser la limite de vitesse dans l'ensemble du territoire du Québec. Je pense qu'on devrait aller là.

M. Mailloux: Tous les règlements des municipalités seront soumis pour approbation par le ministère.

M. Bédard (Chicoutimi): Par le ministère.

M. Samson: Oui, mais est-ce que le ministère aura ce souci, en ce qui concerne les zones scolaires, de normaliser ça? Vous savez, si un conducteur québécois sait que, dans une zone scolaire, c'est 20 milles et que c'est pareil dans tout le Québec, cela rentre bien plus dans la tête que s'il s'en va dans telle ville et que c'est à 30, à telle autre ville, c'est à 25 et, à telle autre ville, c'est à 20. Sur ce sujet, il n'y a personne de parfait. Le conducteur est obligé de regarder en avant s'il veut tenir le chemin, et les affiches, il arrive parfois qu'il en passe quelques-unes. Il se ramasse dans une zone de 30 milles à l'heure à 45 milles, parce qu'il n'a pas vu l'affiche. Cela arrive. Si on sait que, partout au Québec, dans les zones scolaires, c'est 20 milles, déjà, mentalement, on prépare tout le monde à 20 milles à l'heure dans les zones scolaires. Je pense que, dans ce secteur, il est arrivé tellement d'accidents en face des écoles, je considère que 30 milles, c'est trop vite. Bien sûr, si on me dit: C'est parce que les gens ne la respectent pas, il ne faut quand même pas faire une loi en tenant pour acquis qu'il n'y a personne qui va la respecter.

M. Mailloux: Je pense que le député de Rouyn-Noranda acceptera le fait qu'il y a des zones scolaires, mais il y a une multitude de zones scolaires qui ne sont pas pareilles les unes par rapport aux autres. Si vous êtes dans un chemin ou une rue municipale de 30 pieds de largeur où il y a souvent des véhicules de stationnés et où il y a un danger extrême qu'un enfant débouche à l'avant d'un véhicule stationné, c'est indiscutable qu'à 20 milles à l'heure, parfois, ce soit déjà exagéré, tandis que, quand vous êtes sur une voie comme celle que je vois à l'école polyvalente de Beauré, de quatre voies, et où on a un dégagement de chaque côté, même si on indiquait 20 milles à l'heure, il est fort possible que les gens passent à 30 milles à l'heure, qui est la vitesse nord-américaine.

M. Samson: Oui, mais je pense que...

M. Mailloux: C'est suivant le dégagement qu'elle a...

M. Samson: ... on pourrait peut-être apporter une nuance. Une zone scolaire, sise à proximité d'une autoroute, par exemple, n'a pas la même portée, parce que la zone scolaire est quand même à proximité, mais assez éloignée de la route comme telle, de sorte que les autobus scolaires ne stationnent pas sur la grand-route pour permettre aux enfants de monter, alors que, dans les villes... Il faudrait peut-être apporter cette nuance. Dans le fond, je cherche une possibilité de normaliser, à condition que ce soit possible de le faire. Il faudrait peut-être spécifier ville, village ou, comme vous l'avez fait dans les autres articles, cité, ville ou village, là où on est sur une rue. Cela veut dire qu'il y a des possibilités de stationnement. Cela

veut dire que les enfants sont obligés, assez souvent, de sortir dans la rue pour monter dans l'autobus scolaire. Il y a une grande différence entre ça et un CEGEP ou une polyvalente qui est située au bord d'une grand-route, mais qui est quand même à 300 ou à 400 pieds et où il y a une cour où les enfants ont accès aux autobus facilement sans être obligés d'aller dans la rue.

M. Mailloux: A partir du moment où il y a la présence d'un autobus scolaire, quand il s'agit de monter dans l'autobus ou de descendre de l'autobus, les clignotants lumineux doivent être en fonction et, à ce moment-là, la vitesse doit tomber à zéro, puisqu'il faut faire un arrêt complet en attendant que l'autobus ait cessé ses signaux lumineux et se soit mis en marche.

La raison pour laquelle on a mentionné 30 milles à l'heure plutôt qu'une autre limite est simple. D'abord, elle se trouvait dans le code précédent. Elle se trouve dans les codes qu'on a consultés, américains comme canadiens, et la possibilité qu'on a donnée au ministre de même qu'aux municipalités d'intervenir dans des cas particuliers nous a incités à maintenir 30 milles comme norme, et les circonstances particulières nous amèneraient à réduire la norme de façon spécifique pour des cas spécifiques.

En fait, si on devait faire une appréciation générale là-dessus, ce qui est mentionné là-dedans est une indication générale de ce que devrait être la vitesse dans des conditions ordinaires, et les pouvoirs donnés aux municipalités comme ceux donnés au ministre permettent de réglementer dans les cas extraordinaires, c'est-à-dire en dehors de l'ordinaire, dans un sens ou dans l'autre.

Le Président (M. Séguin): Le député d'Iberville.

Surveillance policière

M. Tremblay: M. le Président, arrive-t-il que les responsables, comme le ministère des Transports, de la circulation et de la sécurité routière dans un territoire donné, soient également les responsables de la surveillance? Je ne parle pas d'ici, naturellement, parce qu'ici, c'est la Sûreté du Québec qui surveille, et vous autres, vous émettez les principes du code. Dans les autres provinces ou dans d'autres pays, à votre connaissance, M. Laflamme, cela se fait-il par le même service, par exemple, celui qui émet les directives du code et celui qui surveille son code?

M. Mailloux: Rarement parce que, généralement, la surveillance se fait de façon policière, c'est-à-dire par des gens qui sont habilités à dresser des contraventions et cela ne les empêche pas, s'ils relèvent d'une même autorité, de faire des recommandations...

M. Tremblay: Ma question est pour savoir s'il y a des endroits où le ministère impliqué, comme le vôtre, par exemple, qui porterait peut-être un

autre nom dans un autre pays, est également celui qui procède à la surveillance de son code ou si partout c'est un service qui émet le code et l'autre service qui surveille.

Je me suis toujours posé cette question, et cela faisait longtemps que je voulais vous la poser. Je l'ai fait.

M. Mailloux: J'essaie de voir à quel endroit cela serait sous le même chapeau. Je sais qu'il existe des...

M. Tremblay: En Suisse, par exemple...

M. Mailloux: Il y aurait peut-être plus... En Suède, je sais qu'il y a des patrouilles routières qui relèvent d'une autorité qui a la responsabilité de l'ensemble de la sécurité routière. Par ensemble de la sécurité routière, j'entends également la normalisation de la construction des routes, la normalisation de la signalisation, la normalisation de l'apprentissage de la conduite. Il y aurait dans ce pays, en Suède...

M. Tremblay: N'est-ce pas ainsi en Suisse?

M. Mailloux: En Suisse? Je ne suis pas familier...

M. Tremblay: Il me semble que c'est fédéral...

M. Mailloux: Possiblement.

M. Tremblay: ... dans tout le pays.

M. Mailloux: Je ne suis pas familier avec les conditions qui y prévalent.

M. Tremblay: Il n'en a jamais été question dans vos réflexions avec le ministre ou avec les hauts fonctionnaires des deux ministères pour un jour finalement en arriver à ce que le problème de la route au Québec soit la responsabilité totale du ministère que vous dirigez.

M. Mailloux: Il en a été question, oui, il en est question chaque fois qu'on discute de coordination et de sécurité routière, mais, à ce moment, on se rend rapidement compte que l'organisme coordonnateur idéal est le Conseil des ministres, parce qu'il a juridiction sur l'ensemble du problème.

M. Tremblay: Oui, mais, à la lumière de ces réflexions, est-il arrivé une espèce de consensus sur un avant-projet qui serait écrit, par exemple, qui aurait pour effet de chapeauter, à un certain moment, toutes ces responsabilités?

M. Mailloux: Il y a un autre problème qui se pose aussi. Si on décidait de faire de nos officiers qui surveillent la circulation lourde, un bon matin — ce que je n'annonce pas, loin de là — des surveillants routiers pour tout véhicule y circulant, il faudrait commencer par négocier d'autres conventions de travail, parce qu'ils n'ont pas ac-

tuellement d'autorisation dans ce sens. C'est un peu le même problème qui se pose avec les gardes-forestiers qui gardent les barrières. Ils peuvent voir passer quelqu'un avec cent truites, et ils n'ont même pas le droit de les intercepter. C'est un problème qui est en discussion autant au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, au service de protection de la faune...

M. Tremblay: M. le ministre, ma question va plus loin que cela. Je m'adresse à M. Laflamme parce qu'il participe sans doute depuis longtemps à des réunions de penseurs à cet effet. Est-ce que réellement la surveillance de la sécurité routière en général, de la circulation, serait naturellement ou nécessairement une affectation policière? Est-ce que la surveillance d'une route est un travail de policier? Voilà ce que je me demande.

M. Mailloux: Si on surveille la route dans le but d'examiner la circulation et de sévir si les gens ne se conforment pas aux normes de circulation, c'est plus policier que...

M. Tremblay: Nous n'avons jamais connu d'autres systèmes au Québec. Donc, je ne le sais pas.

M. Mailloux: Vous parlez de discussions. Il y a deux écoles de pensée qui s'opposent là-dessus, l'une qui voudrait que la surveillance de la route soit confiée à une patrouille de surveillance routière spécialisée...

M. Tremblay: Spécialisée.

M. Mailloux: ... et servant uniquement à cela. Ce qui arriverait, c'est qu'on n'aurait aucun autre rôle policier. L'autre école de pensée veut que les forces policières doivent être polyvalentes, puissent servir à la surveillance routière et également à la prévention du crime en général. Celle qui a été retenue au Québec, c'est la polyvalence des forces policières.

M. Tremblay: Quant à l'expérience de certains autres pays, vous n'en avez pas assez proche de vous...

M. Mailloux: Il y a plusieurs Etats américains où il y a des corps de patrouille routière purement et simplement.

M. Tremblay: Est-ce que cela s'avère, au niveau des résultats, plus convaincant que notre système à nous?

M. Mailloux: Cela peut s'avérer... sur une région spécifique donnée.

M. Tremblay: Comme New York, par exemple, c'est la patrouille routière qui s'y trouve.

M. Mailloux: On pourrait rester ici au Québec. La surveillance des autoroutes se fait par une po-

lice des autoroutes, mais la surveillance des autoroutes est beaucoup plus facile à faire que la surveillance...

M. Tremblay: Cela ne se compare pas.

M. Mailloux: ... d'un réseau routier aussi énorme que le réseau routier du Québec.

Alors, surveiller la 20 avec des patrouilleurs du ministère des Transports, cela peut aller fort bien. Surveiller des régions dont on faisait mention tout à l'heure, des régions dont les communications sont peu faciles et peu fréquentes, cela devient extrêmement onéreux.

M. Tremblay: Au niveau des routes régionales, cela devient...

M. Mailloux: C'est extrêmement onéreux.

A part cela, certains Etats américains peuvent se permettre des policiers, comme les "Highway Patrol", parce qu'ils ont quand même un volume de circulation énormément plus important que celui qu'on connaît sur nos routes. Mais s'il fallait que le Québec se mette à placer des corps de police spécifiquement attachés à la surveillance des routes, cela n'empêcherait pas la Sûreté du Québec d'être obligée, pour toutes sortes d'autres crimes qui se commettent, d'être sur le réseau routier.

M. Tremblay: M. le ministre, cela arrive à nous dire ce que tout le monde pense, savoir, au Québec, peut-être ailleurs aussi, mais au Québec, de toute façon, la surveillance ne se fait pas de façon adéquate. Dans votre région, comme dans la mienne, comme dans la sienne — je ne parle pas des villes, je parle des régions rurales — il y a des journées entières qui se passent durant lesquelles vous ne voyez pas un policier sur une route, un rang donné ou une route donnée.

M. Mailloux: Il faudrait peut-être que le député comprenne qu'on est six millions de contribuables et on a 44 000 milles de réseau routier. Alors, à moins d'avoir une armée où vous en verriez partout, je n'ai pas les moyens et je ne pense pas que le gouvernement n'ait jamais les moyens d'en mettre pour que vous en voyiez tous les dix minutes. Ce n'est pas possible. Ce serait probablement souhaitable pour un meilleur contrôle, mais il demeure qu'actuellement c'est impensable. Est-ce que les méthodes — il faudrait en discuter avec un autre ministère — ne sont pas assez voyantes? Est-ce que cela devrait être fait d'une autre façon? J'imagine qu'ils regardent l'expérience d'autres Etats ou pays également. Mais il n'y en a pas assez pour un aussi vaste territoire. Quand le député de Rouyn-Noranda s'en va à Porto-Rico, il en voit partout parce que le réseau routier est très restreint pour un nombre de population assez important.

M. Samson: Vous ouvrez là une porte qui peut nous amener sur une conclusion peut-être intéressante. Bien sûr, je suis d'accord avec le minis-

tre qu'avec le territoire que nous avons, ce n'est pas facile d'avoir des policiers partout, d'autant plus que la formation de nos policiers provinciaux est très bonne. Pour les agents, le fait de devenir, pour certains jours, que des patrouilleurs de route, j'imagine que cela ne doit pas trop les intéresser. Ils ont une formation qui est beaucoup plus avancée que celle d'un patrouilleur de route. Le ministre a donné l'exemple de Porto-Rico où on voit plusieurs policiers. Dans plusieurs Etats américains aussi...

M. Mailloux: Je n'y suis pas allé, j'ai écouté...

M. Samson: Je remarque que vous m'avez écouté, M. le ministre, avec attention...

M. Mailloux: J'aime être bien objectif.

M. Samson: Cela m'amène à dire ceci...

M. Tremblay: M. le Président, je suis d'accord pour que mon collègue continue, mais je lui fais remarquer que j'avais la parole; je reviendrai.

Le Président (M. Séguin): Continuez.

M. Tremblay: Non, c'est parce que je ne veux pas embêter le ministre non plus.

M. Mailloux: Pour autant qu'on va pouvoir apporter des progrès tantôt.

M. Samson: Ce que je voudrais dire, c'est que...

M. Tremblay: Ce qui va arriver, c'est qu'on ne s'en parlera jamais de ça.

M. Samson: ...d'orienter...

M. Tremblay: On n'a jamais le temps de s'en parler.

M. Samson: ...la pensée de la surveillance routière vers une surveillance plus accrue sur les routes très achalandées, ça veut dire quand même beaucoup moins d'efforts que si nous le faisons sur l'ensemble du territoire. Je fais référence à la route 20, à la 15, à la 55, aux autoroutes. Sur les autoroutes, sauf sur l'autoroute des Laurentides et des Cantons de l'Est et la 40, où les patrouilles routières relèvent de l'Office des autoroutes, on en voit régulièrement, mais sur la Transcanadienne, dis-je, il me semble qu'on devrait avoir une surveillance plus visible.

M. Mailloux: M. le Président, si le député de Rouyn-Noranda me permettait, je pense que mes officiers tâchent d'insister pour qu'on fasse de la surveillance dans les endroits où se produisent les accidents. Quand vous regardez le rapport annuel 1973/74, vous constatez quand même — je ne voudrais pas faire erreur — que moins de 5% des accidents mortels arrivent sur les autoroutes, où

se fait le gros de la circulation au Québec, c'est moins de 5% de tous les accidents.

M. Tremblay: Je suis d'accord avec vous.

M. Mailloux: Pourquoi allons-nous y mettre une armée de policiers alors qu'on ne retrouve, malgré une circulation intense, que moins de 5% des mortalités ou des accidents. On doit, je pense, accentuer la surveillance là où les accidents se produisent, dans des zones réduites de 20, 30 ou 45 milles à l'heure, dans les chemins de terre et dans les chemins de rang. C'est là que la surveillance doit être amplifiée, parce qu'on a de bons résultats actuellement, malgré l'absence de surveillance adéquate des routes les mieux construites. Il n'y a à peu près pas d'accidents pour le volume de circulation qu'il y a, mais où il y a des accidents sans arrêt, je pense qu'il va falloir y faire un effort spécial.

M. Samson: Il reste une chose, c'est que sur les grandes autoroutes...

M. Mailloux: Toutes les autoroutes, 35%.

M. Samson: Oui, mais il reste une chose, c'est qu'on est peut-être chanceux à ce moment-ci. On a vu, je l'ai encore vu la semaine dernière en circulant entre Québec et Montréal, des conducteurs nous dépasser par la droite, nous couper à gauche, nous redépasser par la gauche, faire du slalom. On est chanceux de ne pas avoir eu d'accident à ce moment-là. Mais rappelons-nous que l'ancienne route 9, qui était quand même une autoroute, a été baptisée l'autoroute de la mort. Il en est arrivé des accidents sur cette autoroute et c'était une autoroute aussi intéressante que certaines autres.

M. Mailloux: Au ministère des transports, à tout moment, je vois dans les journaux l'autoroute de la mort dans telle région, dans telle région là et dans telle région; ce sont toutes des autoroutes de la mort.

M. Samson: Oui, mais disons que...

M. Mailloux: Le boulevard Talbot, c'était l'autoroute de la mort.

M. Bédard (Chicoutimi): Sauf que, là, c'est vrai!

M. Samson: Bien entendu, je pense que le ministre va être d'accord avec moi que l'ancienne route 9 était reconnue pour ça et il y avait réellement un danger. Je me demande, sans exagérer, s'il n'y aurait pas lieu, d'y permettre davantage une surveillance visible. Quand on voit les policiers sur la route 20, c'est quand ils vous ont poignés au radar. C'est là que vous les voyez. Pourquoi ne pas les voir autrement? Cela ne prend pas plus de policiers. Il me semble que s'ils sont là pour se cacher avec un radar, ils pourraient y être visibles.

Evidemment, il y aurait moins de billets de contravention de distribués et il y aurait plus de prudence. Ce n'est pas seulement la vitesse qui est dangereuse, il y a le slalom dont je vous ai parlé tantôt, je considère que c'est bien plus dangereux sur la route 20 que de rouler à 90 milles à l'heure, et ça arrive. Le seul moment où on a l'impression d'être bien surveillé, c'est quand on nous a poignés. Autrement, on ne les voit pas.

Evidemment, cela relève du ministère de la Justice, mais le Code de la route, celui que nous étudions présentement, c'est ce qui doit être appliqué.

Il me semble que son application doit être aussi en fonction des visions de ceux qui vont voter ce Code de la route. Si on vote un beau Code de la route avec pas mal de prévisions, si d'un autre côté, il n'y a pas une coordination de mouvement avec ceux-là qui doivent en exercer la surveillance et l'application, on aura travaillé un petit peu dans le vide.

Je n'aimerais pas qu'on travaille dans le vide, dans le fond, parce que là, on fait un effort. C'est louable, de la part du ministère des Transports, de faire un effort pour arriver à une meilleure sécurité routière. C'est dans ce sens-là que nous avons parlé de patrouilleurs spécialisés.

Mais ce n'est pas facile, au Québec, d'avoir des patrouilleurs spécialisés, compte tenu de l'expérience — si on se reporte aux expériences policières — que nos policiers ont souvent réussi, par le Code de la route, à intercepter des voitures et par ces interceptions de voitures, découvert des criminels.

La polyvalence du policier est importante. Si vous avez seulement un surveillant routier qui n'a aucune espèce de formation autre que la surveillance routière, il peut arrêter un voyage complet de marijuana et il ne s'en apercevra même pas.

M. Bédard (Chicoutimi): Il peut s'asseoir sur la caisse.

M. Samson: Il peut s'asseoir sur la caisse, oui, et prendre une "50" avec les gars. Mais il reste une chose. Je pense que cette école de pensée que les policiers devraient être polyvalents n'est pas si mauvaise que cela, sauf qu'on sent — je peux me tromper — que les policiers, étant formés pour beaucoup plus que de la surveillance routière, n'aiment pas trop faire de la surveillance routière et quand ils décident d'en faire, ils font un bon "raid" et vident le livret de contraventions. Après cela, ils disparaissent pour un bout de temps.

M. Tremblay: Là, vous fermez votre parenthèse.

M. Samson: Là, je ferme la parenthèse pour permettre à mon honorable collègue d'Iberville de continuer. Je m'excuse d'avoir...

M. Tremblay: M. le Président, il me restait une question à poser à M. Laflamme. Est-ce qu'il y a, pour utiliser le mot de mon collègue, une coordi-

nation continue ou continuelle entre ceux qui ont pour fonction de surveiller, soit la Sûreté du Québec, et vos services? Est-ce que ce sont constamment des collègues de travail, les gens du Bureau des véhicules automobiles et les surveillants?

M. Mailloux: Actuellement, il y a une coopération étroite et elle date depuis longtemps. Le Bureau des véhicules automobiles est chargé, en vertu du Code de la route, de recevoir tous les rapports d'accidents, de tous les accidents qui se produisent au Québec, que ce soit constaté par la Sûreté du Québec ou par la police de la Communauté urbaine de Montréal...

M. Tremblay: De la sûreté municipale...

M. Bédard (Montmorency): De la police de Beauport...

M. Mailloux: Par tous les corps policiers. Avec la coopération de la Commission de police, nous avons développé un rapport d'accident uniforme. Ce rapport d'accident uniforme aura l'avantage — il est utilisé actuellement, mais on va lui ajouter quelque chose — d'être informatisable, c'est-à-dire que, par ordinateur, on pourra indiquer à tous les corps et à nous-mêmes, en particulier, des endroits que je qualifierais de mouvements, dans le sens que les endroits où il se produit beaucoup d'infractions...

M. Tremblay: Certaines régions...

M. Mailloux: ... beaucoup d'accidents, et la gravité des accidents qui surviennent là-dedans, ce qui permettra aux corps policiers de se centrer et d'être...

M. Tremblay: C'est un point pas mal important. Est-ce que c'est en marche?

M. Mailloux: C'est en marche.

M. Tremblay: D'essayer de localiser constamment, un inventaire perpétuel des régions dangereuses et...

M. Mailloux: En fait, on appelle cela faire l'inventaire des points noirs, pour centrer les forces policières sur ces points noirs. En fait, on se dit: Il est inutile de surveiller des champs où il ne se passe rien. On est aussi bien de centrer la police aux endroits où il se passe quelque chose.

M. Tremblay: Il en arrive des sucrées à quelques endroits.

M. Mailloux: Oui.

M. Tremblay: Au contournement de Rougemont, il y a deux semaines, il y a deux femmes qui se sont fait tuer... C'est épouvantable!

M. Mailloux: M. le Président, comme ce qui regarde la surveillance des routes ne m'appartient

pas, forcément, je pense qu'il y a d'autres lieux où on pourrait insister sur cette facette du problème. Je sais que c'est connexe à la sécurité routière, mais ce ne seraient que des vœux que je pourrais exprimer devant un autre collègue. Je ne voudrais pas paraître donner des ordres à la Sûreté du Québec qui dépend d'un autre de mes collègues.

M. Tremblay: C'était pour m'informer, M. le ministre. Est-ce que le directeur a affaire avec la Sûreté du Québec?

M. Mailloux: On a des contacts continus, on en a eus durant toute la discussion de cette loi, à plusieurs reprises. On tâche d'y aller à l'amiable en fournissant les renseignements que les deux ministères possèdent, mais il ressort que l'autorité appartient quand même à un autre ministère qu'à celui des Transports.

M. Tremblay: Adopté.

Le Président (M. Séguin): Le député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, ayant eu à travailler à la commission parlementaire des affaires municipales jusqu'à 3 h 30, ce matin, vous constaterez que le nombre de nos interventions est limité.

M. Mailloux: C'est compréhensible.

Sécurité sur les routes

M. Bédard (Chicoutimi): Mais il reste cependant que, d'une façon générale, sur ces mesures de limite de vitesse, en fait, qui sont édictées en fonction d'assurer une plus grande sécurité routière, d'essayer, autant que possible, de diminuer les accidents d'automobiles et les morts qui s'ensuivent ou les blessures corporelles qui s'ensuivent, si, d'une part, une réglementation assez rigoureuse est importante pour arriver à une certaine sécurité routière, il reste que, s'il y a la responsabilité de la part des usagers de la route de respecter ces règlements et si le fait de les respecter peut donner les effets positifs qu'on attend de la loi, le fait aussi d'assurer une surveillance plus accrue sur les routes peut être de nature, encore une fois, à assurer une meilleure sécurité sur nos routes; s'il y a, d'une part, toute cette responsabilité qui incombe aux usagers de la route, il y a quand même aussi les responsabilités qui s'imposent au ministère: d'une part, en édictant une réglementation dans le sens d'une plus grande sécurité routière et, d'autre part, en construisant aussi des routes qui sont sécuritaires.

Je sais qu'on a eu déjà un peu l'occasion d'en parler. Il me semble que le ministre tout à l'heure a dit, avec à propos, qu'on constate que la plupart des accidents, la grande majorité des accidents n'ont pas lieu sur les artères ou sur les voies rapides, mais se produisent en des endroits où, normalement, la vitesse est censée être très basse.

Je pense que, dans les statistiques du Bureau

des véhicules automobiles, il y en a une qui est vraiment significative sur cet aspect, qui nous fait nous rendre compte que, sur 155 000 accidents au Québec, pour l'année dernière, 57 000 accidents se sont produits à des intersections et 67 000 accidents se sont produits entre deux intersections, ce qui veut dire au-delà de...

M. Mailloux: 123 000.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela veut dire 123 000 accidents sur les 155 000 accidents qui sont arrivés au Québec. Il me semble qu'il y a lieu de réfléchir. Il y a de quoi réfléchir, en tout cas, pour le ministère des Transports sur ces données quand même assez significatives.

M. Mailloux: Est-ce que je pourrais dire à l'honorable député de Chicoutimi que, quand le ministre des Transports avait indiqué, dans la dernière campagne électorale, qu'il voulait revenir à plus d'argent sur le réseau routier secondaire ou tertiaire, ce n'était pas en fonction d'aider un député ou l'autre, c'est en raison des statistiques qu'on avait. Les gouvernements successifs ont fait un effort peut-être colossal sur le grand réseau routier.

Actuellement, vu le trop grand nombre d'accidents sur les points noirs du réseau routier secondaire ou tertiaire, je pense que, pour quatre ou cinq ans, il va falloir mettre un tempo dans les grandes constructions autoroutières et y aller plus largement sur ce réseau où se produisent presque les trois quarts des accidents du Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Presque les trois quarts des accidents du Québec.

M. Mailloux: C'est aussi clair que cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce qui veut dire que cela peut être corrigé par la construction... Je comprends qu'il y a assurément le manque d'attention ou l'imprudence de certains conducteurs à ces intersections ou entre les intersections, mais il n'y a aucun doute qu'on doit aussi considérer comme facteur l'aspect sécuritaire de la construction de ces intersections ou de ces doubles intersections. Je sais avoir signalé une intersection, en particulier, au ministre, qui est très dangereuse. D'ailleurs, des accidents s'y sont produits plus tard qui auraient pu se solder par des pertes de vie. Je sais d'un autre côté que le ministre en a pris bonne considération et qu'il ne peut pas corriger tout cela dans le temps de le dire. Je pense, par exemple, que quand on parle de sécurité routière, il faut nécessairement attacher une attention tout à fait particulière à trois genres de construction qui me semblent assez insécuritaires. D'une part, les intersections, également les constructions de routes à quatre voies sans division qui s'avèrent souvent des endroits où les accidents sont très nombreux. En cela, je donne comme exemple les routes à quatre voies entre Baie-Comeau et Hauterive, et entre Jonquière et Chi-

coutimi où, cela ne veut pas dire que ce n'est pas bien construit, mais il y a des fois qu'en y ajoutant quelque chose de sécuritaire, comme une division, même si elle est sommaire, non pas des lignes blanches éloignées l'une de l'autre, mais une division même sommaire, cela contribuerait à rendre la route beaucoup plus sécuritaire.

C'est d'autant plus nécessaire que sur ces routes à quatre voies non divisées, le conducteur a l'impression d'être sur une autoroute. C'est sûrement une fausse impression. En tout cas, il a l'impression qu'il peut quand même rouler assez rapidement, alors que c'est vraiment trompeur. Ce sont peut-être les routes où la vitesse se doit d'être quand même assez limitée et où c'est difficile pour un conducteur de s'en tenir à une vitesse limitée. Il y a également la construction de troisième voie, de bouts de troisième voie, dans des routes qui en comptent déjà deux. Je prends comme exemple le boulevard Talbot, mais il y a bien d'autres exemples dans le Québec, où ces constructions de bouts de troisième voie peuvent s'avérer assez dangereuses si elles ne sont pas suffisamment signalées, si la construction n'est pas faite en fonction d'une fin abrupte à ces troisième voies. Je parle des choses que je connais très précisément et sur lesquelles il y a des statistiques. Si vous prenez le boulevard Talbot et si vous faites le relevé des accidents d'automobiles qu'il y a eus sur cette route, vous allez vous rendre compte très rapidement que plus de 50% se sont produits à la fin d'une troisième voie, et souvent d'une troisième voie qui arrive d'une façon trop abrupte. Je l'ai déjà signalé au ministre. Il y a des corrections qui ont été faites concernant le boulevard Talbot, mais je prends le boulevard Talbot seulement comme exemple.

Ce sur quoi je veux attirer l'attention du ministre, encore une fois, c'est sur le danger de construction de telles routes et sur l'aspect sécuritaire ou insécuritaire qu'elles peuvent représenter. Alors, je suis parfaitement d'accord pour accepter toutes ces limites de vitesse qui nous sont indiquées. Je sais que ce ne sera pas facile pour les conducteurs de les accepter. Ce sera encore moins facile de les observer, même en y mettant de la bonne foi dans bien des circonstances.

Mais il ne faudrait pas que, je dis, le ministre ou que nous-mêmes, comme législateurs, nous pensions avoir réglé une grande partie des problèmes de la sécurité routière seulement en recourant à des limites de vitesse. Je crois qu'il y a un effort tout à fait particulier qu'il se doit d'être fait sur la construction de routes sécuritaires.

M. Mailloux: Je remercie le député de Chicoutimi des observations qu'il fait parce qu'elles sont pertinentes à certains défauts du réseau routier. Je voudrais ajouter ceci également: En raison des trop nombreux accidents aux intersections, j'avais demandé à mes officiers supérieurs, dans la programmation des prochains budgets, de faire un effort tout à fait spécial sur l'éclairage de quantités de carrefours, sur certaines lumières d'arrêts de circulation qu'on refuse en disant qu'il n'y a pas le

pourcentage de circulation suffisant pour de telles dépenses. Mais je pense que ce serait mieux de disposer de quelques millions de dollars en moins en construction routière, et que les carrefours, où il y a tellement d'accidents, soient mieux éclairés, de façon que l'éclairage n'obstrue pas la vue du conducteur, mais qui puisse quand même éviter certains accidents. On va tâcher d'activer dans ce sens aux lieux d'impact.

Le Président (M. Séguin): Le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: M. le Président, je voudrais demander au ministre s'il a été porté à son attention — c'est peut-être un peu contre le règlement, mais ça ne sera pas long — la question de cette fameuse illusion d'optique que nous retrouvons en soirée sur la route 20, entre Montréal et Québec, en revenant de Montréal, par exemple, à la hauteur de Laurier-Station.

M. Mailloux: Pas à Drummondville? Parce que l'autre jour, j'ai eu une illusion d'optique. Je pensais que c'était un bonhomme, un robot, et c'était une petite fille en bikini. J'ai eu une illusion...

M. Samson: Vous devez avoir arrêté plus vite.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est une bonne illusion...

M. Samson: C'est le genre d'illusion d'optique...

M. Bédard (Montmorency): ...à avoir.

M. Samson: ...qui ne m'amènerait peut-être pas à faire une intervention.

M. Mailloux: Ce n'est peut-être pas une illusion d'optique qu'il y a à Laurier-Station, mais c'est une courbe très dangereuse.

M. Samson: C'est une courbe dangereuse.

M. Mailloux: Très dangereuse.

M. Samson: Vous en êtes conscient.

M. Mailloux: Je faisais justement la remarque à certains de mes fonctionnaires en revenant de Montréal la semaine passée. On a tâché de corriger un peu la courbe là-bas, à Drummondville, mais je pense qu'il faudrait faire l'impossible pour apporter d'autres corrections à Laurier-Station.

M. Samson: Parce que le soir, quand vous arrivez, si vous ne le savez pas, vous avez un réflexe nerveux, parce que vous avez l'impression que la route continue droite...

M. Mailloux: Courbe mal foutue.

M. Samson: C'est extrêmement dangereux.

On est peut-être, encore là, très chanceux qu'il n'y ait pas eu d'accident dans cette courbe.

J'aimerais poser une question...

M. Mailloux: La dernière.

M. Samson: ... c'est carrément relié à l'article 12: Est-ce que le ministère envisage une forme de campagne publicitaire pour annoncer les nouvelles limites et inciter les citoyens, les automobilistes à être non seulement prudents, mais attentifs aux nouvelles affiches qui seront posées et à quelle date elles seront posées?

M. Mailloux: Oui, on a accepté que les media d'information, radio, télévision, aussitôt que la loi sera acceptée... On a déjà annoncé notre intention de sensibiliser le public à certaines mesures qui seraient acceptées par la Chambre, mais qui seraient mises en application quelques semaines ultérieurement. La campagne va porter peut-être principalement sur l'usage de la ceinture de sécurité, mais portera également sur les limites de vitesse, et on dira, dans ces messages, à quel moment les gens, tout en n'ayant pas de pénalité, devront s'accoutumer pour qu'à telle période, chacun qui n'observerait pas la nouvelle loi soit pénalisé. On va intensifier probablement durant quatre semaines cette campagne, et il est possible qu'on aille en deux étapes. Cela va prendre quatre ou cinq jours à poser les panneaux de signalisation.

Je pense que ces panneaux de signalisation pourront être posés d'abord, en première étape, dans tout le Québec, afin que la loi s'applique, par la suite, à ces nouvelles limites de vitesse et qu'après les Jeux olympiques — parce que je ne voudrais quand même pas non plus surcharger la Sûreté du Québec qui aura déjà assez de problèmes — on peut penser que, d'ici la mi-août, pour la ceinture de sécurité, la loi sera en application, mais qu'entre-temps, nous aurons fait toute la campagne qui s'impose.

J'en profite une autre fois pour féliciter quand même les jeunes; je constate qu'aux abords des villes ou dans les villes, actuellement, chez les automobilistes de 20 ans à 35 ans, il y en a déjà un pourcentage important qui ont pris l'habitude de porter la ceinture de sécurité et je veux croire que cela s'accroîtra avec la campagne qui sera entreprise.

M. Samson: Saurait-on me dire ce qui est fait ou qui pourrait être fait ou quelle est l'intention du ministère ou des ministères impliqués relativement à la circulation de gros camions-remorques les dimanches et les jours fériés sur les routes?

M. Mailloux: Le député de Rouyn-Noranda a raison. Quand on voit circuler certains mastodontes sur des routes en fin de semaine, on me dit que c'est en vertu de permis spéciaux. En revenant de la longue fin de semaine de la Saint-Jean-Baptiste où il y a eu tellement d'accidents, je trouvais dégueulasse de voir tout le trafic paralysé par une immense remorque chargée de bière.

Pourquoi est-ce qu'en plein dimanche après-midi ceci devait être sur une route achalandée? Quelle était l'urgence d'avoir à livrer de la bière...?

M. Samson: On aurait pu la livrer durant la semaine.

Une Voix: A quel endroit?

M. Mailloux: Je remercie le député de sa remarque, parce que c'est mon intention de faire les remarques qui s'imposent au service des permis spéciaux. Des permis spéciaux, cela ne se donne pas pour de la bière et des choses semblables. Que ce soit le régime sec, rendu au dimanche, si nécessaire. En plein dimanche après-midi, c'est dégueulasse.

M. Samson: Le ministre a absolument raison. Non seulement, est-ce dégueulasse, mais c'est dangereux parce que vous avez des automobilistes qui ont toujours la tentation de sauter en avant et c'est là qu'un accident peut se produire.

Il y a aussi cette question non moins importante des roulottes ou encore des maisons préfabriquées en deux parties qui ont peut-être une largeur excessive, mais ce n'est pas tellement cela qui m'apparaît comme le danger. Ce qui m'apparaît un danger encore plus grave, c'est qu'elles sont escortées par une voiture avec clignotants avant, mais il y a deux camions qui suivent et cela fait trop long pour un automobiliste qui veut les dépasser, cela lui fait trop long et constitue un danger.

Une réglementation devrait tenir compte de ceci et il devrait y avoir obligation pour une maison mobile en deux sections, que les deux camions ne se suivent pas, qu'il y ait entre les deux un espace assez important pour permettre le dépassement.

M. Mailloux: Aucune remorque n'a le droit d'en suivre une autre. Il faut qu'elle laisse l'espace suivant la longueur...

M. Bédard (Chicoutimi): ... une longueur de remorque par...

M. Mailloux: C'est cela... pour permettre le dépassement.

M. Samson: Si le ministre me le permet, je voudrais souligner que ce genre de choses est encore plus dangereux sur les routes telles que le boulevard Talbot, telles que le parc de La Vérendrye. A un certain moment, vous y avez une file de voitures — 50 ou 60 voitures qui se suivent — avec deux espèces de mastodontes en avant qui, évidemment, ne roulent pas vite, parce qu'il n'est pas possible de rouler vite, et vous ne pouvez pas les dépasser sans danger. C'est surtout sur ces routes que cela se manifeste comme un danger public, et il devrait également y avoir, en plus de l'escorte en avant, une escorte en arrière, parce qu'on ne les voit pas tout le temps.

Le soir, par exemple, vous arrivez derrière une espèce de demi-maison ou encore vous avez le même problème avec les maisons mobiles ou une autre chose qu'il faut considérer, la fameuse roulotte de trente ou de quarante pieds traînée par un vacancier ou par un touriste...

S'il arrive de suivre trois ou quatre familles amies qui vont en vacances au même endroit, vous avez quatre roulottes qui se suivent et cela devient dangereux. Qu'est-ce qu'on peut faire pour en arriver à une réglementation qui éviterait ce genre de chose, les obliger à maintenir un espace adéquat? Qu'est-ce qu'on peut faire?

M. Mailloux: Je pense que le club caravanning fait l'impossible pour informer ses membres du respect de la loi et les oblige à avoir des espaces entre chacun des véhicules. Les remarques du député sont plus que pertinentes. Il est indiscutable que sur l'ensemble des routes, que ce soit des roulottes importantes ou que ce soit des "trailers" qui se suivent les uns les autres, c'est complètement hors la loi. Ils doivent laisser une distance nécessaire pour que le trafic puisse s'écouler normalement, alors que c'est impossible de prendre le risque de doubler deux ou trois camions remorques, ou deux ou trois roulottes qui se suivent à la file indienne. On insistera peut-être auprès des officiers qui font la circulation de manière que d'avantage on tes oblige... Quant à ce dont je parlais...

M. Bédard (Chicoutimi): Avec la permission du ministre, je voudrais simplement souligner que la situation sur laquelle le député de Rouyn-Noranda vient d'attirer notre attention est une situation à juste titre...

M. Mailloux: Générale.

M. Bédard (Chicoutimi): ... qui se retrouve et que j'ai soulignée à plusieurs reprises concernant le boulevard Talbot. Si une telle situation se retrouve à différents endroits dans le Québec, je pense que cela vaut la peine qu'il y ait une attention particulière pour régler ce problème et peut-être le régler assez vite, parce qu'on sait qu'au bout de la ligne, si les agences de roulottes procèdent de cette manière-là, c'est pour éviter... D'abord, c'est contraire à la loi. Chaque roulotte doit normalement être précédée de quelqu'un qui escorte et quand les gens en joignent deux l'une derrière l'autre, c'est tout simplement pour épargner ce que coûterait une escorte de plus.

M. Mailloux: Les professionnels du volant, les camionneurs connaissent assez bien la loi pour se distancer les uns les autres. Je pense qu'il ne sont pas la cause de trop d'accidents.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est plutôt l'auto qui remorque...

M. Mailloux: On pourrait peut-être faire parvenir une note assez sévère à chaque fabricant de maisons mobiles, savoir que si les transporteurs

ne suivent pas la loi et toutes ses prescriptions, ils devront en subir les conséquences. J'ajoute que tantôt quand un camion que je signalais se promenait en plein dimanche avec de la bière, ce n'est pas permis provincielement, c'est la loi du dimanche, des permis spéciaux fédéraux, mais c'est mon intention d'envoyer une note à l'effet que...

M. Samson: Fédéraux.

M. Mailloux: Oui. On m'informe que c'est un permis fédéral sur la loi du dimanche.

M. Samson: Oui.

M. Mailloux: C'est complètement ridicule.

M. Bédard (Chicoutimi): ... fédéral le dimanche.

M. Mailloux: Article 12 accepté.

Le Président (M. Séguin): Article 12 tel qu'amendé, adopté.

M. Mailloux: Je vais envoyer une note... Excusez...

M. Samson: On vient d'apprendre une chose qui nous estomaque.

Le Président (M. Séguin): Oui, mais c'est un peu en dehors...

M. Mailloux: M. le Président, c'est parce qu'on n'avait pas complété tous les amendements.

Le Président (M. Séguin): Non, justement je voulais y revenir, M. le ministre. Il s'agissait donc à la page 6, présenté comme troisième amendement, sur la feuille distribuée par le ministre ou le ministre, page 6, article 50a, paragraphe 2, troisième ligne, ajouter le mot "approximatif" après le mot "lieu".

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Séguin): Et à la page 6...

M. Mailloux: Article 50a.

Le Président (M. Séguin): ... article 50a, paragraphe 2, troisième ligne...

M. Mailloux: Paragraphe 2, troisième ligne, la date et le lieu approximatifs.

Le Président (M. Séguin): Lieu approximatif.

M. Samson: Quelle est la raison de ce changement? Cela occasionnerait des problèmes?

M. Mailloux: Malheureusement il y en a encore certains, même au Québec, c'est notre

crainte, qui ont la manie de plaider n'importe quoi. Avec la rédaction telle qu'elle est dans le bill 13, il y en a qui auraient pu aller faire un arpentage pour déterminer ce qui est inscrit dans le registre comme localisation. Si ce n'est pas tout à fait cela, ils ne devraient pas être condamnés en conséquence. Pour éviter ce type de problème, on a ajouté le mot "approximatif".

Au cas où l'employé de la voirie déplace l'enseigne d'un pied ou deux qu'on ne se retrouve pas devant un procès parce que l'enseigne n'est pas à l'endroit exact inscrit au registre.

M. Bédard (Chicoutimi): ... s'est spécialisé dans le domaine.

M. Mailloux: On n'a quand même pas des professionnels...

M. Samson: Qu'est-ce qui arriverait si, à la suite d'une contravention quelconque, quelqu'un, qui ne serait pas du ministère de la Voirie, sans que vous en ayez connaissance, déplace l'affiche de quelques pieds. Est-ce que vous seriez couverts de cette façon?

M. Mailloux: Si le déplacement n'est que de quelques pieds, c'est précisément ce que l'article veut couvrir, quelques pieds, ça ne fait pas de différence, mais c'était pour éviter...

M. Samson: Un bonhomme qui veut vous aider et qui va planter l'affiche dans un endroit sablonneux pour ne pas que ça gèle.

M. Mailloux: Pour ne pas qu'il change de comté, M. le Président.

Le Président (M. Séguin): Page 7, comme dernier amendement suggéré, pour l'article 12 de la loi, article 50c, 7ième ligne, remplacer les mots "y précède" par les mots "peut y précéder".

M. Mailloux: Non pas précède, procède.

Le Président (M. Séguin): Procéder, je m'excuse.

M. Mailloux: Pardon.

Le Président (M. Séguin): "Peut y procéder".

M. Samson: Ce serait pour permettre au ministre de demander à la municipalité concernée de faire le travail avant de s'engager à le faire lui-même par ses services.

Oui, ça, c'est d'accord.

M. Mailloux: Article 12. Adopté.

Le Président (M. Séguin): La même question se pose, article 12, tel qu'amendé, adopté?

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Séguin): Article 13.

M. Bédard (Chicoutimi): Permettez-moi seulement une question globale. C'est qu'au tout début, à l'article 50.1, on dit: "Pour les fins de l'interprétation de la présente sous-section, le mot "autoroute" désigne un chemin public déterminé comme autoroute par le ministre et spécialement identifié comme autoroute par un panneau officiel de signalisation. "Tout ça pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté avec la définition de l'autoroute au sens de la Loi des autoroutes. Est-ce que le ministre pourrait nous donner — il n'y a sûrement pas cet article pour rien — une idée de ses intentions, de déclarer, en se prévalant de cet article, autant de routes qu'il le veut comme étant autoroutes au sens de la loi? Quelles sont les intentions du ministre?"

M. Mailloux: Le ministère n'a pas l'intention, pour le moment, d'ajouter d'autres autoroutes, de prévoir comme autoroutes celles qui existent déjà pour le moment.

M. Bédard (Chicoutimi): Déjà existantes, d'accord.

M. Mailloux: Il peut se produire des cas spécifiques où le ministère le fera, mais on n'en a pas en vue à l'heure actuelle.

M. Samson: C'est juste à titre préventif.

M. Mailloux: C'est ça. L'article 12, adopté.

Le Président (M. Séguin): L'article 12 est adopté tel qu'amendé.

M. Samson: M. le Président, j'ai l'impression que le ministre aimerait qu'on adopte l'article 12.

M. Mailloux: J'aimerais mieux qu'on adopte le numéro 13, bill 13, 13.

M. Samson: Une chance sur 13.

M. Mailloux: Cela fait un mois.

M. Samson: Vous avez une chance sur 13.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, le 13...

M. Samson: On tombe dans les affaires.

Le Président (M. Séguin): L'article 13, tout à l'heure, il a été question de largeur excessive. Ne me forcez pas à être excessivement large ici, parce que c'est long et il y a beaucoup de choses sur lesquelles, il me semble, très peu d'explications sont nécessaires. Si on peut procéder un peu plus rapidement qu'on ne l'a fait avec l'article précédent, sans vous hâter mais en demandant votre coopération.

Qui avait demandé la parole?

M. Mailloux: M. le Président, est-ce qu'on me permettrait de signaler les deux amendements mineurs, à l'attention de...

Le Président (M. Séguin): A la page 9.

M. Mailloux: Oui.

Le Président (M. Séguin): Article 56 j), septième ligne, changer la référence de l'article 56 n) pour l'article 56 m).

Une Voix: C'est cela.

Le Président (M. Séguin): L'amendement, tel que proposé, est-il adopté? Revenons maintenant à l'article principal 13.

Sur la ceinture de sécurité

M. Samson: J'aurais une question à poser. Si on me permet de la discuter un peu en vrac, cet article 13 est quand même assez important et détaillé. A l'article 13, alinéa 56g, le paragraphe a) ne s'applique pas à une personne qui détient un certificat médical délivré par un médecin en exercice, attestant, pour la période de temps y indiquée, qu'elle est incapable, pour raison médicale, de porter une ceinture de sécurité ou que ses caractéristiques physiques l'empêchent de porter une ceinture de sécurité.

Pour les fins de l'application de cet article, qui exempte des personnes handicapées, sur présentation d'un certificat médical, est-ce que les personnes qui, dans vos registres, apparaissent déjà comme handicapées, ne pourraient pas être automatiquement exclues sans être obligées d'avoir recours à un certificat médical? Est-ce que les machines ordinatrices vous permettraient de sortir cela rapidement?

M. Mailloux: Il y a un problème qui se pose. La plupart des handicaps indiqués sur les permis de conduire, ça peut-être pour l'ouïe, pour la vue, pour une jambe trop courte. On ne parle pas d'obésité, on ne dit pas si la femme est enceinte, cela ne dit pas si c'est une personne extrêmement nerveuse ou s'il y a d'autres difformités qui ne sont pas indiquées sur un tel permis.

En deux mots, l'intention du ministère est à peu près la suivante. Il y a un dialogue qui se poursuit entre nos officiers et la Régie de l'assurance-maladie pour faire un tour d'horizon des difformités, des maladies ou des raisons médicales que pourrait invoquer une personne, à l'appui de sa demande d'être déchargée de l'obligation de porter la ceinture de sécurité.

Je comprends que si un médecin de famille ou un spécialiste, en dehors des quelques cas mentionnés, nous prouve, par un certificat médical, que, sous son serment d'office, il croit quand même que la personne deviendrait un mauvais chauffeur si elle était attachée à un véhicule, je ne pense pas que le ministère se mette à faire des procès à qui que ce soit...

On acceptera le serment d'office d'un médecin en disant: Ecoutez donc, elle est déchargée.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais est-ce que vous allez demander au médecin d'expliquer

pourquoi la personne en question ne peut porter une ceinture de sécurité?

M. Mailloux: J'imagine que le certificat médical va dire, de la part du médecin, pourquoi il pense que la personne devrait être exclue de la loi.

M. Samson: M. le Président, si j'ai posé cette question, c'est que j'ai en tête, par exemple, des cas qui sont mentionnés sur la demande du permis de conduire. Par exemple, une personne qui a une jambe amputée ou un bras amputé...

Une Voix: Obèse.

M. Samson: Obèse, ce n'est pas inclus dans la demande, mais je fais référence à des cas comme ceux-là, dans les dossiers, qui sont sous ordonnateur. Est-ce que, pour ce genre de catégorie, suite à vos études, il ne pourrait pas y avoir une possibilité de catégoriser ce que vous avez dans les dossiers pour que ceux-là aient une exclusion automatique? On parlera d'autres choses par la suite. Je voudrais d'abord...

M. Mailloux: Malheureusement, elle est concluante. C'est que les handicaps ne sont pas enregistrés à l'ordinateur. Ils sont tous dans des dossiers individuels. Il n'y a aucune possibilité pour nous, au Bureau des véhicules automobiles, de mettre en série ces handicaps.

M. Samson: Ceci dit, puisque l'article 56g va exiger un certificat médical, j'ai eu l'occasion de discuter avec quelques médecins, suite à la publication du projet de loi 13, et on m'a fait certaines réflexions en me disant... Par exemple, certains médecins m'ont dit: C'est encore nous autres qui serons obligés de juger cela. Il semblerait que quelques-uns avec qui j'ai pu parler sont hésitants à être les juges. Je vous explique pourquoi. Un médecin de famille, par exemple, qui a une demande, de la part d'un conducteur, d'un certificat médical d'attestation pour être exclu du port de la ceinture de sécurité... Il arrive parfois que le médecin puisse être en très mauvaise posture, même compte tenu de son serment d'office. Je m'imagine que cela peut ouvrir une porte à des certificats de complaisance.

Cela m'amène à demander si le certificat médical ne devrait pas plutôt être dirigé vers le BVA qui, avec son service médical, pourrait émettre une carte au conducteur, je ne sais pas si on m'a bien compris. Plutôt que de voir le type se promener avec un papier du médecin, que ce papier du médecin soit envoyé au BVA et que le BVA émette une carte d'exonération. A ce moment, le BVA aurait le dernier recours avec son service médical et pourrait dégager en quelque sorte les épaules des médecins et, en dégageant les épaules des médecins, bien sûr, si le certificat vous semble insuffisant, vous n'êtes pas obligé d'émettre la carte et le médecin n'a pas à en porter le poids vis-à-vis de son client.

M. Mailloux: M. le Président, je voudrais bien

livrer le fond de ma pensée. C'est que les médecins, je pense, sont en mesure de prendre leurs responsabilités. C'est l'intention du BVA d'envoyer à l'ensemble des médecins les cas où l'on pense qu'il devrait y avoir des exceptions à la loi, les cas généraux.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que cette liste est faite?

M. Mailloux: En tout cas, elle va être complétée. Quand les médecins auront cette base de référence, il leur sera quand même permis, pour d'autres raisons... Je connais d'autres personnes qui peuvent invoquer d'autres raisons à l'appui du fait qu'étant attachées à un véhicule, elles deviennent des chauffeurs dangereux. Ce n'est pas mon intention que celles-là soient attachées, si elles sont capables de faire cette preuve.

Il est possible, forcément, que des médecins, pour toutes sortes de raisons, parce qu'ils se sentent, devant leur clientèle... qui n'osent pas refuser et les raisons leur paraissent folichonnes, qui ne voudraient pas le donner, mais qu'ils soient obligés de le donner quand même... Cela change un peu les buts poursuivis par la loi. C'est possible que cela arrive, mais je voudrais quand même faire confiance aux médecins et au public pour un temps donné.

On amène une loi très sévère, il y a des mesures d'exception, il y a peut-être trop de gens qui se prévaudront de ces mesures d'exception. Si, ultérieurement, au bout d'une année ou deux, il est nécessaire de revoir l'ensemble des tolérances qu'on a accordées, parce qu'il y a des gens qui en ont abusé, je pense que l'expérience qu'on aura connue à ce moment permettra qu'ensemble, le législateur et le corps médical et l'expérience que cela aura donné dans une réduction possible des accidents et l'invitation que cela fera au public de s'attacher davantage, à la lumière de toute cette expérience, on va voir, évidemment, si on devrait être plus sévère devant une loi que tout le monde devrait respecter. Je pense qu'autant mon collègue de Rouyn-Noranda que celui de Chicoutimi, personne ne veut que, demain matin, tout le monde, pour toutes sortes de raisons, quoiqu'on nous dise, soit attaché. Je veux laisser quand même une certaine liberté aux gens de s'adresser si nécessaire à leur médecin. Je conviens que cela va embêter plusieurs médecins, mais je pense qu'eux-mêmes... quand j'écoutais l'autre jour le président du Collège des médecins qui était en discussion avec M. Dupuis qui était radicalement contre la ceinture, M. Augustin Roy a dit: Le collège recommanderait radicalement le port de la ceinture de sécurité. Je sais qu'il y a des exceptions dans le Collège des médecins; certains sont radicalement contre.

Ce n'est pas mon intention d'être plus sévère que cela au départ. Si, ultérieurement, il faut modifier certains aspects de la loi, on le fera, mais à la lumière de l'expérience qu'on aura tous connue ensemble. Je pense que c'est un peu la sagesse de ne pas couper les ponts au départ. Je voudrais mieux que l'expérience que je vois actuellement

chez les jeunes, parce que j'ai été quand même estomaqué depuis un mois et demi ou deux mois qu'on m'en parle, que les très jeunes, 20 ans, 30 ans, j'en vois dix et vingt fois plus d'attachés actuellement, alors que c'est surtout une question d'habitude. Je sais que les gens de mon âge qui ont conduit pendant 25 ans, 30 ans et qui se sont toujours sentis en liberté dans l'automobile et qui ont eu la chance de ne pas avoir d'accident, disent: Je me sens un mauvais chauffeur. Je me sens dans une position où je ne suis pas capable de donner un rendement satisfaisant. Je pense que ces gens méritent quand même qu'on leur fasse confiance. Si l'expérience des autres prouve que dans certains accidents, on a sauvé des vies et évité des blessures plus graves, ils prendront peut-être eux-mêmes, malgré un certificat médical, la chance de s'attacher. C'est dans cet esprit que je voudrais qu'on aille de l'avant.

M. Samson: Je trouve le raisonnement du ministre valable. Maintenant, j'ai une autre question.

M. Mailloux: On va être accusé de laisser des trous dans la loi. J'aime mieux être accusé de laisser des trous.

M. Samson: Disons que je ne veux pas être trop radical non plus, parce que c'est notre première expérience pour tout le monde. Je me demande si on ne pourrait pas éviter certains malentendus, compte tenu de ce que vient de dire le ministre tout de même, puisque vous aurez communiqué avec les médecins, en leur faisant part de vos opinions, de certaines directives. Est-ce qu'il ne serait pas valable que le certificat médical, l'attestation soit uniforme, dans le sens que cela permettrait aux policiers de mieux l'identifier?

M. Mailloux: Je pense qu'il pourrait être uniforme, mais qu'il y a quand même un espace où, pour toutes sortes de raisons que je ne connais pas...

M. Samson: Oui, d'accord. Ce que je veux dire là...

M. Mailloux: ... que le spécialiste ou le médecin puisse indiquer une autre raison qu'il croit...

M. Samson: Ce que je veux dire, M. le ministre, ce n'est pas tellement être uniforme dans le sens que c'est une formule stricte, mais...

M. Mailloux: Non, on peut imprimer des formules.

M. Samson: Cela peut être une formule...

M. Mailloux: C'est préférable de fournir une formule.

M. Samson: ... que le médecin peut cocher, sur laquelle il peut ajouter des choses; mais mon inquiétude est la suivante: S'il n'y a pas un formu-

laire uniforme qui peut être utilisé par les médecins, les policiers vont avoir de drôles de problèmes. Je voudrais livrer le fond de ma pensée aussi...

M. Mailloux: Faites-le maintenant.

M. Samson: ... honnêtement que le ministre vient de le faire. Vous allez avoir des faux qui vont circuler. Puisque la loi dit qu'il y a des exemptions prévues pour certaines personnes, cela doit se faire en toute justice. Il ne doit pas y avoir de faux. Le formulaire fourni par le BVA, signé par un médecin, avec son adresse, cela peut être vérifié assez rapidement, et, peut-être numéroté. Mon impression, c'est que...

M. Mailloux: Il ne faut pas qu'il soit signé par n'importe qui, mais par un médecin et s'il ne l'est pas...

M. Samson: C'est cela. Vous avez un médecin qui parfois, pour rendre service à des gens, va écrire une prescription sur un bout de papier ordinaire. C'est honoré par le pharmacien, parce que le pharmacien connaît la signature du médecin, mais tous les policiers provinciaux ne connaîtront pas la signature de tous les médecins.

M. Mailloux: Je veux dire que pour que la police puisse faire une surveillance adéquate et que ce ne soit pas des documents qui viennent sur n'importe quel papier, je pense qu'il serait important que les médecins aient une formule qui serait produite par le ministère des Transports, et je crois que les formules devraient être numérotées de manière que n'importe qui ne puisse pas faire de faux certificats par lesquels la police serait induite en erreur de manière catégorique.

Il faut quand même qu'il y ait aussi un minimum de respect de la loi. Pour ça, il faut que ce soit numéroté.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le ministre, si je comprends bien l'idée du ministère vis-à-vis de ces certificats, c'est de ne pas obliger celui qui en est détenteur à faire parvenir l'avis médical au ministère et qu'à ce moment-là, le ministère puisse délivrer un permis de non-obligation du port de la ceinture de sécurité?

M. Mailloux: En fait, le texte de loi qu'on a sous les yeux prévoit une communication directe entre la personne qui prétend pouvoir être exemptée et son médecin, et c'est le médecin qui le certifie directement en remettant à son patient cette exemption. Ce n'est pas une certification par le médecin auprès du Bureau des véhicules automobiles en vue de l'émission d'un certificat d'exemption. C'est une formule qu'on avait envisagée, et c'est peut-être une formule à laquelle il faudra se rendre ultérieurement, mais, dans les jours ou les semaines qui suivent l'imposition d'une loi comme celle du port de la ceinture de sécurité obligatoire, on se trouve, à ce moment, à imposer cette obliga-

tion à trois millions d'automobilistes qui sont face à une loi nouvelle et plus ou moins décidés eux-mêmes, à savoir s'ils tombent dans une catégorie qui doit être exclue ou non de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

Nous ne pourrions pas...

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends cette situation, mais est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux prévoir un délai au cours duquel une personne qui a l'intention de demander un certificat médical puisse se prévaloir de cette possibilité auprès de son médecin? Mais moi, il me semble que nous sommes tous d'accord que le port obligatoire de la ceinture de sécurité est une mesure radicale, qu'il faut y apporter une certaine souplesse, tenant compte des circonstances et des usagers de la route. D'un autre côté, il ne faut pas tomber dans la mollesse non plus, si on veut que la loi ait du sens. Il ne faut pas non plus donner plus d'ouvertures qu'il ne le faut au non-respect de la loi et à la possibilité d'employer n'importe quel faux-fuyant. Il me semble que l'intention du législateur est quand même très claire et elle doit se traduire par des mesures appropriées.

Dans ce sens, il me semble que le ministère, même si c'est une mesure radicale et qu'il veut y apporter une certaine souplesse, doit quand même apporter une certaine réglementation pour ne pas ouvrir toutes les écluses et toutes les possibilités de passer à côté de la loi. Dans ce sens, il me semble qu'il y aurait avantage à ce qu'en principe, le permis qui autorise une personne à ne pas être obligée de porter la ceinture soit un permis délivré par le ministère des Transports. Je ne vois pas ces permis venant de la part des médecins, comme ci, comme ça, dans le Québec.

Il me semble que ce permis, disons, d'exonération d'une loi bien précise, se doit de venir du ministère des Transports.

M. Gratton: M. le Président, il y a aussi l'aspect pratique de ça. Le député sait comme moi combien de personnes attendent du BVA et du ministère des Transports des permis de toutes sortes et les problèmes administratifs que cela présente. Dans la région de l'Outaouais, par exemple, au niveau du Bureau des véhicules automobiles, on manque de personnel, on manque d'espace, et ce sont des files à ne plus finir. Si on impose en plus une exigence d'émettre un autre permis qui serait le certificat d'exemption du port obligatoire de la ceinture de sécurité, j'ai l'impression qu'on va en faire un fouillis tellement indescriptible qu'à ce moment-là, on va avoir un paquet de gens qui vont attendre le certificat et qui, comme dans le cas de leurs permis de conduire, vont l'attendre des périodes de temps indues.

Le Président (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Bédard (Chicoutimi): Qu'on prévoie des délais...

M. Saindon: Qu'on les fasse émettre par les avocats, ça finit là.

Le Président (M. Séguin): A l'ordre! A l'ordre! Le député d'Argenteuil, qui est médecin, avait déjà demandé la parole depuis longtemps...

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais, M. le Président...

Le Président (M. Séguin): ...ici, c'est normal, nous sommes sur ce sujet, parce que je pense que c'est là-dessus qu'il voulait parler.

M. Gratton: Si c'est comme médecin...

M. Saindon: Ce que je voulais lui dire en farce tantôt, ce n'est pas là-dessus que je veux parler.

Le Président (M. Séguin): Un instant!

M. Saindon: Que les permis soient émis par les avocats ou les médecins, cela ne me fait rien.

M. Bédard (Chicoutimi): Je voudrais quand même expliquer mon point de vue.

Le Président (M. Séguin): Vous y reviendrez.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, mais vous admettez avec moi que cela fait une discussion assez décousue, si, à un certain moment, on intervient sur un autre sujet.

Le Président (M. Séguin): Je ne crois pas.

M. Bédard (Chicoutimi): Je m'abstiens d'intervenir quand ce n'est pas le même sujet.

M. Mailloux: Je proposerais qu'on termine avec le député de Chicoutimi.

Le Président (M. Séguin): J'avais donné la parole au député d'Argenteuil. Je lui demanderais s'il a un commentaire...

M. Saindon: C'est une précision que je veux avoir et que je n'ai pas retrouvée dans le projet de loi ici. Le port obligatoire de la ceinture...

Le Président (M. Séguin): Je vous arrête. Un instant! Je croyais que c'était sur la question de certificat, de la certification... Vous aurez l'occasion...

M. Saindon: Non. Ce n'est pas là-dessus.

Le Président (M. Séguin): ... à un autre moment de poser cette question à l'intérieur du même article.

Le député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord! Alors, j'attendrai. J'en suis au stade d'attente de la réponse du ministre.

M. Mailloux: Me permettrait-on d'abord de donner lecture d'une lettre adressée au Dr Anatole

Gagnon, directeur médical du Bureau des véhicules automobiles, venant du Dr Martin Laberge.

"Port de la ceinture de sécurité.

"Dès la réception de la vôtre du 23 courant..." c'était en mars — "... mon adjoint exécutif, M. Maurice Crépin, s'est mis en rapport avec le Dr Laurent Lizotte, directeur général adjoint chargé des relations professionnelles, et le Dr Rodolphe Gervais, chef du service, normes, directives et expertises professionnelles, qui ont eux-mêmes consulté leurs collègues.

"Il ressort que nos médecins sont d'avis que l'occupant d'un véhicule devrait être exempté du port obligatoire de la ceinture de sécurité dans ces circonstances.

1- Phobie grave pour une personne de se sentir attachée, ceci attesté par un certificat médical.

2- Autres raisons d'ordre psychologique.

3- Port d'une prothèse artificielle sur un membre supérieur.

4- Personnes handicapées, temporairement, par blessures ou plaies portant un ou des pansements ou plâtre au thorax ou à l'abdomen.

"Comme le soulignait le Dr Lizotte, il serait difficile d'établir une liste complète des motifs d'exemption, mais nous estimons que ces quatre facteurs devraient être retenus, du moins comme point de départ. Le cas échéant et à la condition que nous puissions leur accorder un délai plus long, nous demanderons avec plaisir à nos collaborateurs d'approfondir la question".

Quant à l'émission du certificat dont on parle, c'est dans les jours prochains que se poursuivront des consultations que nous avons commencées et qu'on pourra probablement approfondir de quelle façon on demandera aux personnes d'apporter le certificat en question, mais cela pourrait être, possiblement, un certificat en deux copies qu'émettrait le médecin; une de ces copies serait envoyée au Bureau des véhicules automobiles où nous pourrions avoir un registre complet des personnes qui en ont fait la demande et qui sont exemptées. S'il arrivait que, dans des "spot-checks", on s'aperçoive qu'il y a des abus de commis...

M. Bédard (Chicoutimi): C'était exactement ce pourquoi je posais la question. A un certain moment, pour l'appréciation de la loi elle-même et en tenant compte surtout des certificats d'exemption face à cette loi, il me semble qu'il y a avantage que le ministère ait un registre de toutes les raisons invoquées pour ne pas porter la ceinture de sécurité, qu'il puisse en faire une analyse, et, à ce moment, cette analyse permettra peut-être au ministère d'être de plus en plus précis dans sa loi et dans ses exemptions.

M. Mailloux: Cela ne sera pas une mesure par faite et à laquelle on n'apportera pas de modifications. A l'expérience, nous connaissons dans les premiers mois, s'il se révélait qu'il faille renforcer la réglementation ou apporter des correctifs, il faudra agir intelligemment et aller dans le sens de l'application de la loi, sans restreindre des libertés de personnes handicapées ou aux prises avec d'autres maladies qui pourraient quand même être

exemptées du port obligatoire de la ceinture de sécurité si leur santé ne le leur permet pas ou pour d'autres raisons...

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense qu'il y aurait lieu de prévoir pour éviter bien des tracas, l'obligation pour le médecin qui délivre un certificat, d'envoyer une copie au ministère parce que ce qui arrive, s'il donne la copie à l'utilisateur de la route, que ce soit de bonne foi ou par négligence ou autrement, l'autre copie peut ne jamais se rendre au ministère. A ce moment-là, cela ne permettrait pas de faire l'analyse dont on parle pour le ministère. Mais peut-être qu'à mesure que la situation... Disons dans six mois, ou un an, y aurait-il lieu de penser à ce que le ministère lui-même, après avoir fait l'analyse des données médicales portées à son attention, juge bon d'émettre un permis d'exonération.

M. Mailloux: C'est-à-dire une autorisation.

M. Bédard (Chicoutimi): Une autorisation d'exonération...

M. Mailloux: De ne pas porter la ceinture.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela de ne pas porter la ceinture. Il faut se placer dans la peau de tous les agents de la paix qui vont avoir à faire des vérifications et, à un moment donné, si on se promène avec des formules différentes, ils ne sauront plus où donner de la tête.

M. Tremblay: Une pour le médecin, une pour le client et une pour le ministère.

M. Bédard (Chicoutimi): Le médecin en garde toujours une. Il a son dossier.

M. Samson: Je pense que, même si c'est un peu technique, on a parlé de formules numérotées, à ce moment-là, il faudrait que les formules numérotées soient en trois copies, une que le médecin pourrait garder dans sa filière, une copie pour le client et une copie qui retourne au BVA. Comme elles sont numérotées, on ne pourra pas en faire plus que le nombre requis. Maintenant, je voudrais poser une question relativement à la période...

M. Mailloux: ... tantôt un ajout pour cette préoccupation, sauf que, dans l'ajout, on peut mettre le certificat en trois copies plutôt qu'en deux. Ce serait peut-être plus sage. Je ne voudrais pas, par contre, dans un premier temps, qu'on soit obligé de délivrer le certificat. On pourra peut-être, quelques mois après, le délivrer.

M. Bédard (Chicoutimi): Je suis d'accord. Procédons de cette manière durant un an s'il le faut. Il y aura l'analyse des données que le ministère aura entre les mains.

M. Mailloux: J'accepterais cela:

M. Bédard (Chicoutimi): Ensuite, l'adaptation

s'étant faite, personne n'en subira préjudice et là, peut-être que le ministère jugera bon d'émettre lui-même les permis d'exonération.

M. Mailloux: On le rapportera tantôt dans l'amendement.

M. Samson: La question que je voudrais poser c'est relativement au temps. On dit: Pour la période de temps y indiquée. Cela peut être, dans certains cas, trois mois, six mois, un an et, dans d'autres cas, est-ce que vous prévoyez qu'un certificat soit émis de façon indéfinie? S'il s'agit, par exemple, d'une personne qui affiche un handicap physique permanent. Prenons l'exemple de quelqu'un qui a un bras amputé. On est pas mal sûr qu'il ne repoussera pas. Cela veut dire que son exonération c'est pour la vie. Est-ce que c'est possible, d'après votre loi, que ce certificat soit émis en ayant la mention pour période indéfinie?

M. Mailloux: C'est plutôt ceux qui sont restrictifs qui vont être émis pour une période déterminée.

M. Samson: Mais cela va devenir possible quand même. On n'est pas restreint par le cadre. Cela va devenir possible pour un médecin de l'émettre pour une période indéfinie s'il a devant lui quelqu'un dont la situation ne changera jamais. Cela me va. Maintenant, il y a...

M. Mailloux: Il y a le problème des femmes enceintes où la vie de l'enfant peut être protégée, mais où parfois aussi, suivant certaines circonstances, la femme enceinte ne se sentirait pas à l'aise dans un véhicule. Si elle arrive dans un cahot des chemins de Rouyn-Noranda et qu'il y a resserrement brusque... Disons qu'on voudrait d'avantage...

M. Samson: Vous allez avoir la facture.

M. Mailloux: ... consulter le Collège des médecins avant de terminer, mais il en sera question.

M. Samson: Une autre préoccupation est à l'article 56g, sous-paragraphe c), une personne dont le poids est inférieur à 50 livres. J'imagine que ce ne sera pas facile à appliquer cela.

M. Mailloux: En général, lorsqu'on fait référence à une personne dont le poids est inférieur à 50 livres, on fait référence à un enfant qui a moins de cinq ans.

Pour le policier, j'imagine bien que de prendre la personne à bout de bras, la soupeser et voir si elle pèse 50 livres ou pas, on a affaire à un cas vraiment marginal. La raison pour laquelle on a tenu à parler de 50 livres, c'est que nous avons consulté des rapports qui nous disent que dans un poids inférieur à 50 livres, il est fréquent que l'osature n'est pas aussi solide, et que des blessures peuvent être causées par ça.

On ne voulait pas laisser de côté une exemp-

tion possible. Mais on est conscient de la difficulté.

M. Samson: Je me demande comment vous allez pouvoir l'appliquer, comment un policier va pouvoir...

M. Mailloux: Les policiers vont se servir de leur jugement dans ces cas-là.

M. Samson: Oui, d'ailleurs, je pense que les policiers se servent toujours de leur jugement, mais un jugement, il reste que ça peut être parfois injuste. Vous savez, si on a 50 livres comme barème...

M. Mailloux: On va donner une chance, le premier mois, pour voir ce que ça va donner; s'il y a des correctifs à apporter, on tâchera de le faire. Il faut quand même...

M. Samson: Admettons qu'un policier donne une contravention, parce qu'il considère que l'enfant pèse 60 livres. Il ne peut pas, sur place, déterminer le poids de l'enfant. Vous vous ramassez...

M. Bédard (Chicoutimi): Comme la justice est lente, si ça prend six mois...

M. Samson: Il a le temps d'engraisser.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense que c'est poussé fort un peu.

M. Samson: Oui, c'est peut-être poussé fort, mon cher collègue.

M. Bédard (Chicoutimi): Je parle de la lenteur de la justice.

M. Samson: C'est peut-être poussé fort aussi. Mais il reste aussi que le problème reste entier. Je n'ai pas l'impression qu'on a le barème qu'il faut.

M. Bédard (Montmorency): On vise peut-être 3% qui sont en bas de 50 livres...

M. Mailloux: On regarde l'expérience de l'Ontario qui existe depuis quelques mois; les gens ont le même problème, ils n'ont pas trouvé de solution facile non plus.

M. Samson: Cela ne pourrait pas être dit plutôt en parlant d'enfant, je sais que par l'âge on peut vérifier facilement; mais par la pesanteur, on n'est quand même pas pour demander aux policiers...

M. Mailloux: L'Ontario avait mis un âge et, par la suite, les intéressés ont été obligés de corriger par 50 livres.

Ils ont été obligés d'ajouter le poids, en plus.

M. Bédard (Montmorency): Un enfant...

M. Mailloux: Cela a présenté des difficultés d'application.

Quant à nous, ce n'est pas parce qu'on ne veut pas attacher des jeunes, parce que si on veut la protection des 18, 20 ans et plus, on remarque actuellement que la plupart de ceux qui élèvent encore des enfants — j'espère qu'il y en a encore parmi les Canadiens français — ils les attachent dans des sièges très confortables.

Je remarque qu'on en voit dans la plupart des véhicules où les enfants sont bien retenus par un dispositif spécial, six mois, un an, deux ans. C'est à conseiller, on laisse aux parents le choix...

M. Bédard (Montmorency): Adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Une minute, une minute.

M. Samson: Je n'aime pas ça, vendre du monde à la livre.

Le Président (M. Séguin): Le député d'Argenteuil.

M. Saindon: M. le Président, c'est une précision que j'aimerais avoir, que je n'ai pas retrouvée ailleurs, dans le projet de loi, à savoir si le port obligatoire de la ceinture de sécurité existe autant à l'intérieur des limites d'une municipalité que sur les routes provinciales.

M. Mailloux: Il n'y a aucune exclusion à la loi; parce que si l'on réfère au tableau des accidents qui se produisent au Québec depuis la dernière décennie, on constate que 50% des accidents arrivent à moins de 20 milles du lieu de résidence. Il est normal de penser que la ceinture de sécurité, ce n'est pas tant à 100 milles à l'heure, à 80 milles à l'heure qu'elle protège. Elle protège de blessures trop graves, ou contre la mort, au coin d'une rue, à une intersection, entre deux intersections. Vous avez le tableau radical qui vous dit que depuis les dernières années, 50% de toutes les mortalités du Québec se sont produites à moins de 25 milles du lieu de résidence.

C'est à la vitesse réduite que la ceinture de sécurité peut davantage protéger. Je conviens que la personne qui va traverser à 500 pieds de sa maison, souvent, elle ne mettra pas sa ceinture de sécurité. Mais il demeure que si vous avez à traverser la ville de Québec, c'est peut-être à ce moment-là que vous en avez absolument besoin et elle va rendre plus service que sur une grande route.

M. Saindon: Si vous prenez l'exemple d'un type qui quitte sa maison, dans un quartier résidentiel et s'en va à un coin de rue plus loin. Si la loi doit s'appliquer là et qu'il rencontre des policiers, qu'il n'a pas sa ceinture, il va se faire arrêter et va être obligé de payer.

M. Mailloux: Il peut se faire arrêter.

M. Samson: Est-ce que vous avez prévu de l'affichage à toutes les frontières du Québec?

M. Mailloux: Cela m'avait été demandé lors du discours de deuxième lecture et j'ai répondu que c'était prévu. On me dit que les panneaux devraient être à peu près complétés en ce moment.

M. Samson: Vous allez vite.

M. Mailloux: On va plus vite que dans le domaine des assurances.

M. Bédard (Montmorency): C'est un bon ministère.

M. Samson: On pourrait avoir un long débat là-dessus.

M. Bédard (Montmorency): Adopté?

M. Mailloux: Quant à la norme de 50 livres et moins, je comprends un peu les préoccupations du député de Rouyn-Noranda, mais l'expérience des premiers mois ou de la première année nous dira s'il y a certains correctifs à apporter. J'ai quand même confiance, après les discussions que j'ai eues avec la Sûreté du Québec, que, conscients de leurs responsabilités de ne pas pénaliser à outrance le public, les officiers de la sûreté donneront la chance aux automobilistes et qu'avant de servir une infraction aux automobilistes, on s'assurera que ce n'est pas 51 livres ou 49 livres. Je fais confiance, après ce que m'en a dit le directeur général de la Sûreté du Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que les officiers du ministère ont eu l'occasion d'avoir des entretiens avec la Sûreté du Québec afin d'étudier toutes les difficultés qu'il va y avoir pour un policier de procéder, de faire une preuve à propos de ce genre d'offense?

M. Mailloux: J'allais dire que la prérédaction a été faite avec un représentant de l'Institut de police de Nicolet, qui était parmi des gens qui ont vu à cette prérédaction, et un représentant spécifique de la Sûreté du Québec.

La présence policière était continue au moment de la prérédaction. Évidemment, les discussions, au niveau des difficultés d'application, ont été longues et, je dirais, ardues. Au début, la Sûreté envisageait cette loi comme nécessitant une intervention presque continue des agents derrière chaque véhicule, pour s'assurer que tout le monde est bien attaché.

Mais il n'est l'intention de personne de demander que cette loi soit plus surveillée que les autres lois. C'est une loi pour les policiers parmi une autre loi. Ils ne courront pas après les gens pour leur imposer des infractions, mais lorsqu'ils feront des constatations, ils feront l'imposition nécessaire.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est seulement un exemple à partir de la rédaction des articles eux-

mêmes. Je prends l'article 56 d)..."toute personne qui conduit sur un chemin public un véhicule de promenade équipé, suivant la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, d'une ceinture de sécurité pour le conducteur, doit porter cette ceinture de sécurité correctement bouclée".

Vous allez à l'article 56 f). "L'article 56 d) ne s'applique pas lorsque le véhicule est conduit en marche arrière". Prenons la situation d'un policier qui est sur le bord de la route et qui a la conviction de voir un automobiliste passer sans avoir la ceinture de sécurité, qui s'enligne derrière la personne en question et fait immobiliser le véhicule. Dès que le conducteur a immobilisé son véhicule, il se met en marche arrière et il recule en disant: Je ne suis pas obligé de porter la ceinture lorsque je fais marche arrière.

M. Mailloux: Il n'a pas besoin de se donner tout ce trouble. Dès que le véhicule est arrêté, il n'a pas besoin de porter sa ceinture.

Une **Voix:** Il va le laisser aller.

M. Samson: A ce moment-là, comment peut-on faire appliquer cette loi?

M. Mailloux: On ne peut pas forcer les gens à être attachés, parce que...

M. Bédard (Chicoutimi): Il ne faudrait pas trop en discuter d'une façon légale, parce qu'on va commencer à donner des indications...

M. Mailloux: Je pense que nous n'avons jamais caché que, dans toutes les polices du monde entier, dans des pays où on tâche d'appliquer la loi, elle est difficile d'application. Il y a des trous dans la loi.

Mais quand vous lisez le rapport Gauvin, je pense qu'il était assez indicatif quand il disait que si on pouvait convaincre 30% ou 40%, même 30% de la population de s'attacher, on aurait déjà sauvé quantité de vies et déjà sauvé des milliers de blessés graves.

Les vues du ministère, ce n'est pas un abus flagrant d'arrestations sur les routes, c'est de tâcher par la persuasion, par exemple qui va être donné, par les résultats qu'on va obtenir de convaincre davantage de personnes qu'étant attachées, elles sont en meilleure sécurité qu'elles ne l'étaient auparavant. C'est cela qu'on veut. On ne veut pas, nous autres, ramasser une fortune en infractions, on ne veut pas forcer la police à ne s'occuper que de la ceinture de sécurité; elle a bien d'autres tâches à remplir. On va faire confiance.

M. Tremblay: M. le ministre, qu'est-ce qui va arriver? C'est une bonne question, au fond. Qu'est-ce qui va arriver?

M. Mailloux: Rien ne va arriver.

M. Tremblay: L'agent me suit avec ses feux rouges clignotants en arrière. Cela veut dire

"tasse", j'arrête. Je l'attends. Il descend. Je ne descends pas, je l'attends.

M. Mailloux: Il ne vous donnera pas d'infraction, parce que, comme le disait M...

M. Tremblay: Il va m'avertir. Il va me dire: Ecoutez, monsieur, vous n'êtes pas attaché.

M. Mailloux: La minute où vous êtes arrêté, vous n'avez pas de ceinture.

M. Tremblay: Mais on a constaté qu'en marche, vous n'étiez pas attaché. Attachez-vous parce qu'il peut vous arriver...

M. Bédard (Chicoutimi): Il y a toujours la possibilité, pour deux policiers, étant dans le même véhicule, de pouvoir affirmer qu'en aucun moment, ils n'ont vu cette personne se défaire d'une ceinture de sécurité, parce que cela se voit quand même.

M. Mailloux: L'Ontario...

M. Bédard (Chicoutimi): Mais il faut admettre que la preuve est difficile à faire. J'ai l'impression que le fait de consigner cette nécessité du port de la ceinture de sécurité, de la consigner dans une loi, une obligation, a quand même un effet psychologique qui fait que les gens ont quand même, je pense, la préoccupation de vivre selon la légalité, en respectant la loi et qu'à partir du moment où ils s'installent dans une automobile, une personne seule ou plusieurs, il y a comme une sorte de réflexe qui, à ce moment, va jouer et qui ne jouait pas auparavant, la loi n'existant pas.

M. Mailloux: Dans tous les pays où la loi est en vigueur, toutes les campagnes de persuasion, les plus persuasives possible, n'avaient jamais donné plus que 14% de port de ceinture de sécurité et les mesures législatives ont apporté de 60% à 90%. Latins comme nous sommes, ce sera peut-être seulement 50%, mais je pense que ce sera déjà un actif considérable.

M. Bédard (Chicoutimi): Pourriez-vous m'expliquer ce cas? Pensez-y avant.

M. Tremblay: Avec les hommages du député de Gatineau.

M. Mailloux: Si elle était un peu moins grosse, j'irais placer moi-même la ceinture.

M. Samson: C'est un cas d'exonération.

M. Mailloux: L'amendement se lirait comme suit: L'article 13 est modifié en ajoutant, après le paragraphe c) de l'article 56g, l'alinéa suivant:

"Une copie certifiée conforme de tout certificat émis conformément au paragraphe a) doit être transmise sans délai au directeur..."

M. Bédard (Chicoutimi): Bon.

M. Mailloux: Le directeur est défini avant dans la loi.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Pour ne pas...

M. Samson: Je m'excuse.

M. Bédard (Chicoutimi): Allez-y.

M. Samson: Cela explique qu'il y ait une copie conforme, cela n'explique pas que cela va être dans la réglementation.

M. Mailloux: On va le spécifier, nous autres, en trois copies.

M. Samson: D'accord.

M. Mailloux: Une copie pour les dossiers du médecin, une pour le ministère et une pour...

M. Samson: Je veux savoir pourquoi, à l'article 56h, on inclut qu'un passager âgé de cinq ans ou plus, mais moins de seize ans, ne peut être poursuivi pour infraction à l'article 56e. Cela veut dire qu'on ne peut pas poursuivre quelqu'un entre cinq ans et seize ans.

M. Mailloux: L'infraction, à ce moment, est reportée sur le conducteur, parce que ce sont des enfants en bas âge et on ne veut pas les traîner devant la justice. C'est le conducteur qui est responsable de l'infraction à ce moment.

M. Samson: Ah! c'est le conducteur.

M. Mailloux: Oui.

M. Samson: L'a-t-on spécifié quelque part plus loin?

M. Mailloux: Oui, à 56i. "Nul ne peut conduire sur un chemin public un véhicule de promenade dans lequel a pris place, à l'avant, un passager non visé par les paragraphes a) et c) de l'article 56g qui est âgé de cinq ans ou plus mais de moins de seize ans et dans lequel la place qu'occupe ce passager est équipée d'une ceinture de sécurité, suivant la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, à moins que ce passager ne porte, correctement bouclée, cette ceinture de sécurité". Ce n'est pas cela?

M. Samson: Oui, d'accord. C'est le conducteur qui a l'obligation à ce moment.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant l'amendement que vous avez apporté tout à l'heure, est-ce que vous pouvez nous...

M. Mailloux: Le tout dernier?

M. Bédard (Chicoutimi): Le tout dernier. Transmis par le médecin, c'est ce que vous voulez dire?

M. Mailloux: Oui, parce que cela fait référence au paragraphe a) qui dit que c'est le médecin qui délivre le certificat. Nécessairement, le dernier alinéa reflète le paragraphe a), c'est sous-entendu que c'est le médecin qui a l'obligation de transmettre.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense qu'un peu plus tard, peut-être dans un an, après qu'il y aura un certain rôle d'évaluation de ces cas qui sera fait, il y aura lieu de penser à ce que ces exemptions, comme on le disait tout à l'heure, soient délivrées directement par le ministère des Transports. Simplement à titre de suggestion peut-être, cela vient un peu vite, mais à l'article 22 du projet de loi, on parle des modifications et, entre autres, à l'article 22 d), sous-paragraphe d), déterminer — c'est la responsabilité du ministère des Transports, du Bureau des véhicules automobiles — les classes des permis de conduire, fixer les conditions de délivrance de ces permis et établir les restrictions et les exonérations qui s'y rattachent à ce moment. Ce qui veut dire que de la même manière que sur un permis de conduire, je parle peut-être dans un an, de la même manière qu'on y indique les restrictions, de la même manière, il sera très facile, dans le même document, d'indiquer les exonérations. Le port de la ceinture de sécurité consisterait en une de ces exonérations. Il y a un problème, cependant, que je voudrais soulever et qui me semble de première importance, il concerne les...

Le Président (M. Séguin): L'amendement a été reconnu par tout le monde. Est-ce adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): L'amendement est adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Le problème que je voulais soulever au ministre, c'est celui des poursuites en dommages-intérêts qui peuvent être intentées, suite à des accidents et à des pertes de vie que cela occasionne ou, encore, à des blessures corporelles que cela peut occasionner. Des poursuites peuvent, comme on le sait, comme cela se fait normalement, s'intenter entre les différents conducteurs ou les différents passagers au niveau de chacun des véhicules, à l'intérieur d'un même véhicule. Je voudrais bien qu'il soit spécifié dans la loi que le fait pour une personne de ne pas avoir porté la ceinture de sécurité après qu'on en fait la preuve même très claire, n'a pas pour effet de diminuer le montant des dommages-intérêts qu'une personne pourrait se voir accorder par un tribunal, suite à un accident. Pour m'expliquer peut-être d'une façon plus claire, je prends le cas d'une personne qui a toutes les raisons légales d'en poursuivre une autre, suite à un accident d'automobile. Effectivement, il y a une cause qui s'instruit dans une cour de justice. Lors du procès, même si la preuve est faite que la personne n'avait pas sa ceinture de sécurité, il faudrait, il me semble, que ce soit clair que le juge ne peut pas se permettre

d'utiliser cet élément pour diminuer de quelque manière que ce soit le montant des dommages-intérêts qui devrait être octroyé à la personne qui a subi des blessures ou encore aux héritiers d'une personne décédée à la suite d'un accident.

Est-ce qu'il y a déjà des jugements qui ont été rendus aux États-Unis, dans le sens des...

M. Mailloux: Malgré que ce ne soit pas loi.

M. Bédard (Chicoutimi): ...remarques que je fais...

M. Mailloux: Aux États-Unis, la loi n'est pas adoptée. Des jugements sont sortis en réduction de 35% sur les deux que j'ai lus, disant qu'à cause de la négligence du conducteur à ne pas se servir des équipements à sa disposition, le juge réduisait de 35% la réclamation de la personne accidentée. La loi n'est pas encore adoptée. Le juge a condamné, malgré que la loi ne soit pas encore adoptée.

Comme facteur contributoire à l'aggravation de la blessure.

Le point de vue que nous avons sur ce sujet est le suivant...

M. Bédard (Chicoutimi): Imaginez les procédures en cours, en fonction de la loi de la preuve, qui, à ce moment-là, seront interminables. Les preuves seront interminables, de part et d'autre, pour essayer de prouver qu'avec la ceinture de sécurité, les blessures corporelles auraient été différentes.

M. Mailloux: Le fait qu'on soit en droit statutaire me semble déjà démontrer que, si on avait voulu que le port de la ceinture de sécurité ait une incidence sur la responsabilité civile, on aurait dû le mentionner. On aurait dû avoir un article disant que le fait de ne pas porter la ceinture de sécurité peut être considéré comme, je ne sais pas, facteur contributoire à l'aggravation des blessures ou, peut-être même, comme cause du décès.

Étant en droit statutaire, je crois que le silence du texte là-dessus permet au juge de considérer le port de la ceinture de sécurité purement comme un élément parmi tant d'autres lors de l'évaluation du quantum des dommages, et qu'il n'y a pas de cause à effet entre la loi obligeant le port de la ceinture de sécurité et le quantum d'indemnisation des blessés. Mais là-dessus, je pense que je vais cesser tout de suite, parce qu'on peut faire un procès et ce n'est pas mon intention par cette observation... Je n'ai pas...

M. Bédard (Chicoutimi): ...convaincu de cette interprétation.

M. Samson: En Ontario, il y a eu un jugement aussi qui ressemblait à...

M. Mailloux: Antérieurement à la loi obligeant le port de la ceinture de sécurité.

M. Samson: Antérieurement? Il n'y en a pas eu un dernièrement?

M. Mailloux: Il y en avait eu un au Québec aussi.

M. Bédard (Chicoutimi): Certainement.

M. Samson: Il va être tenu à la lettre de la loi.

M. Mailloux: Si, à l'automne, il y a d'autres éléments de preuves qui nous sont amenés selon lesquels on devrait le faire disparaître, on le fera disparaître à ce moment-là.

M. Bédard (Chicoutimi): Moi, il me semble que...

M. Mailloux: S'il n'y a pas d'autres questions sur cet article, je pourrais faire préparer l'amendement en conséquence, on irait à d'autres, puis on y reviendrait.

M. Bédard (Chicoutimi): On pourrait y revenir.

M. Samson: Il y a 56m...

M. Mailloux: Oui.

M. Samson: ... "Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement: a) interdire l'enlèvement, la modification et la mise hors d'usage de ceintures de sécurité de véhicules automobiles autres que les véhicules de promenade et des ceintures de sécurité d'une banquette arrière d'un véhicule de promenade; b) — c'est là que cela devient important — obliger les passagers occupant la banquette arrière d'un véhicule de promenade à porter la ceinture de sécurité;"

Cela veut dire que dans la loi, actuellement, on oblige seulement les passagers de la banquette avant à porter la ceinture de sécurité. Par contre, il y a une provision qui nous apparaît à 56m comme pouvant permettre, sans revenir devant le Parlement, un changement— dans le fond, c'est un changement à la loi— qui viendrait par réglementation pure et simple.

Je me demande si on ne devrait pas exclure cela. Si on considère qu'on doit adopter une loi pour obliger le port de la ceinture de sécurité, si on considère qu'on parle seulement de la banquette avant, je n'aime pas laisser trop d'ouverture à une réglementation qui viendrait faire indirectement ce qu'on ne veut pas faire directement comme législateurs; parce que, comme législateurs, on ne veut pas obliger le port de la ceinture de sécurité sur la banquette arrière d'une voiture de promenade.

Alors, si on ne veut pas le faire comme législateurs, je vois très mal qu'on permette au lieutenant-gouverneur en conseil de le faire autrement.

M. Mailloux: Malgré ce que dirait la loi, je

voudrais bien dire au député de Rouyn-Noranda que ce n'est pas dans l'intention du ministre actuel, en aucune façon, d'obliger avant un bon bout de temps de porter la ceinture de sécurité comme l'Ontario en a fait une obligation.

Par contre, il est possible que dans certains de ces alinéas, on retrouve des prescriptions qui nous permettraient, advenant que dans les autobus interurbains, s'ils étaient munis de ceintures de sécurité, capables d'attacher un passager, il me semblerait qu'un mouvement se dessine dans ce sens... Dans le véhicule scolaire, actuellement, c'est impensable. Dans les camions, c'est impensable également. Il y a peut-être certains types de véhicules où à un certain moment, cela rendrait service qu'on puisse aller dans ce sens, mais je puis dire, catégoriquement que cela partirait de la loi que cela ne me ferait absolument rien; mais on ne se servira pas de cette prescription pour un bon bout de temps. On s'est limité.

M. Bédard (Chicoutimi): Pour endosser la manière de voir...

M. Mailloux: La banquette arrière...

M. Samson: J'aimerais mieux faire disparaître, parce que je fais confiance à ce que nous dit le ministre actuellement, mais cette loi sera là pour longtemps.

M. Mailloux: Pourrait-on garder...? "Interdire l'enlèvement...", il faut le garder à a) parce qu'il y en a qui l'ont déjà enlevé. Il faut absolument qu'ils la gardent pour les véhicules...

M. Samson: C'est correct, a)...

M. Mailloux: La banquette arrière... On pourrait faire disparaître cela sans difficulté. "... véhicules automobiles autres que les véhicules de promenade...", comme il y aura un amendement à l'automne, il n'y a pas de problème. On pourrait... Pas de problème majeur. C'est au cas où il arriverait un problème sur les autobus de longue distance. À ce moment, peut-être que cela deviendrait nécessaire. Il serait peut-être bon de le laisser. Ce n'est pas notre intention, mais on pourrait peut-être laisser c).

M. Samson: c), c'est moins pire.

M. Mailloux: "Déterminer toute exception autre que celles prévues à la présente sous-section...", cela donne déjà assez de latitude.

M. Samson: "... autre que celles prévues à la présente sous-section..."

Le Président (M. Séguin): Qu'est-ce que vous voulez, messieurs?

M. Bédard (Chicoutimi): Il faudrait revenir avant six heures, M. le Président. Il nous reste encore...

Le Président (M. Séguin): Est-ce qu'on doit continuer à 18 heures? Non, il y a un caucus à 18 heures.

M. Bédard (Chicoutimi): 20 heures 15.

Le Président (M. Séguin): Quel est votre désir, suspendre jusqu'à 20 h 15?

M. Bédard (Chicoutimi): 20 h 15 ou 20 h 30. Il y a un caucus. On essaiera de faire rapidement.

M. Mailloux: A quelle heure peut-on penser terminer?

M. Bédard (Chicoutimi): Nous en avons pour une heure encore, M. le Président. Je crois qu'on va avoir fini.

M. Mailloux: A 20 h 30, cela veut dire qu'on pourrait avertir le leader qu'à 21 h 30, s'il y a une commission qui veut siéger, elle pourra nous remplacer.

M. Bédard (Chicoutimi): Je parle seulement pour moi-même. Je pensais que ce serait plus rapide que cela. Je pense que ce serait difficile de...

M. Mailloux: C'est une loi assez importante, je n'ai pas envie de brimer...,

M. Bédard (Chicoutimi): C'est une loi quand même très importante.

M. Mailloux: ... la liberté de qui que ce soit.

M. Samson: On va lui donner une indication.

M. Tremblay: On arrête à 22 heures.

M. Mailloux: A 22 heures, ou vers 22 heures.

Le Président (M. Séguin): Suspendons jusqu'à 20 h 15.

(Suspension de la séance à 17 h 52)

Reprise de la séance à 20 h 35

M. Séguin (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Nous avons suspendu la séance à 18 heures, au moment où le ministre des Transports lisait ou était en train de préparer un amendement. Je demanderais, à ce moment, si vous le permettez, messieurs, que nous suspendions l'article 13 et que nous commençons à l'article 14, puisqu'il y a une vérification à faire de l'amendement, à moins que vous n'ayez autre chose à suggérer.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que c'est l'amendement...

Le Président (M. Séguin): L'amendement qui avait été fait juste avant de partir, mais on n'avait pas eu le temps de voter et de l'enregistrer.

M. Bédard (Chicoutimi): ...à l'effet d'inclure une disposition sur les conséquences civiles du port ou non de la ceinture de sécurité.

M. Mailloux: Nous reviendrons tantôt.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, on y reviendra.

Le Président (M. Séguin): Donc, article 14.

M. Samson: M. le Président, avant de prendre l'article 14, j'aurais une couple de questions à poser. C'est en relation avec une lettre que je viens de recevoir. J'aimerais avoir le point de vue du ministre. Elle vient de la Fédération des commissions scolaires. Je pense que tout le monde doit en avoir eu, de ces lettres. Elle demande la possibilité que les commissions scolaires soient accréditées pour dispenser des cours de conduite aux jeunes de 16 et 17 ans. Dans quelle mesure serait-ce possible?

M. Mailloux: Donnez donc la réponse. Je m'excuse, j'ai raté le début de la question.

M. Samson: Il s'agit d'une lettre en provenance de la Fédération des commissions scolaires relativement au projet de loi 13. Elle demande, premièrement, que les commissions scolaires soient accréditées pour dispenser des cours de conduite aux jeunes de 16 et 17 ans qui sont leur clientèle.

M. Mailloux: C'est possible en vertu de l'arrêté en conseil 1563. Les commissions scolaires sont admissibles comme n'importe quel organisme qui veut avoir un permis. Il suffit d'en faire la demande et se soumettre aux conditions. Les commissions scolaires peuvent être individuellement accréditées par une simple demande au Bureau des véhicules.

M. Samson: Oui. Deuxièmement, la fédération parle de classification des permis. Cela a été couvert ce matin. Elle revient sur un sujet que nous avons traité ce matin. Quant aux zones scolaires,

elle demande 20 milles plutôt que 30 milles à l'heure. Je pense qu'on a vidé la question ce matin. Je vous remercie. Je n'ai pas autre chose là-dessus.

M. Bédard (Chicoutimi): Il reste qu'il y a des dispositions dans la loi qui permettent quand même au ministre de rappeler ou de corriger certaines limites de vitesse s'il le juge bon dans l'intérêt public. Les articles 14 et 15, à mon humble avis, sont de simples articles de concordance.

Le Président (M. Séguin): Article 14, adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Article 15, également.

Le Président (M. Séguin): D'accord. Article 15, adopté. Article 16?

M. Bédard (Chicoutimi): A l'article 16, 66a, il me semble qu'on avait laissé entendre que ce n'étaient pas les montants des amendes qui étaient connus.

M. Mailloux: C'est pour la ceinture qui a été arrachée, si le gars ne la replace pas dans le véhicule.

M. Bédard (Chicoutimi): Si la preuve est faite qu'elle a été arrachée de par sa volonté ou...

M. Mailloux: S'il l'a arrachée, il faut absolument qu'il fasse le nécessaire pour la remettre dans les véhicules qui, normalement, doivent avoir la ceinture.

M. Samson: Cela veut dire, pour être bien clair, que les véhicules de 1974 et plus récents qui ont été fabriqués avec ceinture et baudrier, pour les gens qui ont enlevé les baudriers, c'est arrivé dans plusieurs cas, ces derniers sont tenus de remettre le tout dans le même état et de l'utiliser, ou bien ils sont passibles d'une amende minimum, de \$50 et maximum de \$100.

M. Mailloux: Serait passible de l'amende en question la personne qui, possédant un véhicule qui, depuis le 1er janvier 1971 en est muni, n'aurait pas la ceinture sous-abdominale, parce que c'est quand même la seule qui est obligatoire dans la loi. On ne pourrait pas le pénaliser pour la deuxième, le baudrier.

M. Samson: Pour le véhicule plus ancien?

M. Mailloux: Plus récent que du 1er janvier 1971.

M. Samson: Quant au baudrier...

M. Mailloux: Quant au baudrier, ce sont des véhicules qui datent du 1er janvier 1974, où les deux morceaux viennent en un seul mouvement...

M. Samson: C'est ça.

M. Mailloux: C'est la ceinture qui est obligatoire, de par la loi.

M. Samson: Seulement la ceinture. Le baudrier n'est pas obligatoire?

M. Mailloux: Dans les véhicules de 1971 jusqu'au 1er janvier 1974, non.

M. Samson: Non, mais à partir — c'est ça que je veux faire clarifier — de janvier 1974, ils sont équipés de baudriers. Pour les personnes qui ont fait enlever les baudriers — elles sont nombreuses...

M. Mailloux: C'est une infraction.

M. Samson: Elles sont obligées de les faire réinstaller et de les utiliser.

M. Mailloux: C'est ça. Sur tous ces véhicules, si la ceinture vient en un seul morceau.

Si on n'a pas fait d'obligation de porter les deux pièces, pour les véhicules de 1971 à 1974, c'est parce qu'il y a un danger que les ceintures se coincent et que ça reste coincé. Alors, seule la ceinture sous-abdominale est obligatoire à ce moment, et ce sera davantage difficile à vérifier pour les officiers de circulation. Par contre, pour les véhicules ultérieurs à 1974, comme les deux morceaux viennent dans un seul mouvement, si un des deux morceaux avait été enlevé, il devra être remis en place, sinon la personne sera passible de l'amende qui est indiquée à l'article de la loi dont on parle actuellement.

M. Samson: C'est peut-être une question d'appréciation personnelle, mais est-ce que le ministre ne conviendrait pas que, au début, le baudrier, je me le demande, on ne serait pas bien vu de ne pas le rendre obligatoire immédiatement, de laisser le temps aux gens de s'habituer un peu... Personnellement, je trouve que c'est passablement embarrassant, cette affaire.

M. Mailloux: Laquelle?

M. Samson: Cela entrave un peu les mouvements du conducteur.

M. Mailloux: Le baudrier?

M. Samson: Oui.

M. Mailloux: C'est le contraire.

M. Samson: C'est une question d'appréciation, comme je le disais tantôt. Je ne voudrais pas qu'on...

M. Mailloux: Oui, mais il ressort que la ceinture sous-abdominale ne protège pas de l'ensemble des blessures.

M. Samson: Non, c'est vrai.

M. Mailloux: Parce que, souvent, si la personne conduit avec un siège assez avancé, elle va aller s'écraser quand même le visage dans le pare-brise, tandis que le baudrier, lui, arrête automatiquement la poitrine, empêche la personne d'être projetée vers l'avant, d'y donner de la figure. Je pense qu'il faut aussi que la ceinture soit bien ajustée, parce qu'il y a un problème d'ajustement aussi auquel les gens devront tâcher de s'habituer.

M. Samson: Mais ce problème se présente sous différentes formes, selon le modèle et la marque de la voiture; il y a des baudriers, dans le fond, qui permettent les mouvements, mais qui, quand même, en cas de choc, projettent assez loin en avant le conducteur. Autant qu'il y a d'autres baudriers qui vont arrêter l'élan totalement par un système automatique, et qui peuvent maintenir le conducteur au dossier du siège et le gêner dans ses mouvements... Tout n'est pas uniforme de ce côté.

M. Mailloux: Tout n'est pas uniforme, mais il n'est d'ailleurs pas possible de dissocier une partie de la ceinture après 1974, parce qu'elle est, ensemble, attachée et retenue.

M. Samson: Remarquez que c'est toujours possible.

M. Mailloux: On pourrait couper toujours au-dessus de la ceinture sous-abdominale...

M. Samson: Seulement...

M. Mailloux: ... et enlever la partie d'en haut, mais, à ce moment-là, ça ne marcherait pas non plus.

M. Samson: Parce que...

M. Mailloux: On déséquilibre également... C'est un système à inertie.

M. Samson: Oisons que ça dépend du modèle. Il y a des modèles où la ceinture sous-abdominale ne dérange pas du tout, que vous ayez un baudrier ou non. Elle est fixée au plancher des deux côtés, et le baudrier vient s'ajouter à la boucle. Donc, si vous l'enlevez, ça ne dérange pas du tout.

Je me demande dans quelle proportion cette partie est aussi importante que l'autre.

M. Mailloux: La façon dont le projet de loi a été formulé, il l'a été avec une référence à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et cette loi est une loi fédérale qui spécifie de quelle façon les diverses parties d'une automobile doivent être organisées. Lorsqu'on réfère à la ceinture de sécurité et lorsqu'on réfère aux dates qu'on a mentionnées ultérieurement, on parle de celles qui sont prévues dans les règlements adoptés en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Lorsque ce texte mentionne le 1er janvier

1974, il dit que la ceinture, sur tous les véhicules vendus au Canada à partir du 1er janvier 1974, doit être à trois points, à rétracteur à inertie au siège extérieur avant, c'est-à-dire une seule boucle, la ceinture sous-abdominale et la ceinture baudrier étant reliées en permanence.

En fait, il s'agit d'un mécanisme complet et les véhicules qui sont vendus au Canada d'un modèle fabriqué à partir du 1er janvier 1974 doivent, pour être légaux, rencontrer ces exigences de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

M. Samson: A l'appui de mes revendications, je voudrais apporter peut-être un exemple de cas qui peut se produire assez souvent en cas d'accident. Si, après l'accident, la voiture prend feu ou encore la voiture tombe à l'eau, il faut que les passagers du siège arrière puissent sortir rapidement de la voiture.

Or, ceux de la banquette avant, à la condition que la ceinture ne reste pas coincée peuvent sortir rapidement. Ceux qui sont assis sur la banquette arrière, s'il s'agit d'un modèle à deux portes, sont emprisonnés en quelque sorte. Vous savez que dans les nouveaux modèles, depuis 1974, le baudrier prend sa force à partir de la toiture et à peu près à une position située entre le siège avant et le siège arrière de sorte que les passagers, advenant que le baudrier reste coincé, ne pourraient pas, techniquement, sortir de la voiture. C'est le baudrier qui les empêcherait de sortir à ce moment.

C'est en fonction de ce danger qui peut arriver que je pense qu'on doit voir très sérieusement la question du baudrier. Avec une voiture de quatre portes, le problème ne se pose pas. Mais, vous savez comme moi que les voitures à deux portes sont à la grande mode et compte tenu de la grosseur de la voiture, si vous avez une grosse voiture, c'est déjà difficile, mais si vous en avez une petite, c'est quasi impossible de sortir de là-dedans.

M. Mailloux: Mais, de toute façon, si on voulait exclure de l'obligation du port de la ceinture les véhicules pour les raisons que vous venez de mentionner, les véhicules seraient quand même en infraction, à rencontre de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, parce que ces véhicules doivent être équipés avec la ceinture, qu'elle soit utilisée ou non.

M. Samson: Vous savez comme moi que les véhicules que nous achetons au Québec sont majoritairement fabriqués à l'extérieur du pays et majoritairement fabriqués aux États-Unis. Ils sont plutôt conformes aux normes américaines et, évidemment, rencontrent aussi les normes canadiennes, mais ce sont les normes de fabrication. Une fois que la voiture est achetée, ces normes n'ont plus force de loi. C'est tellement vrai qu'on est en train de faire une loi aujourd'hui pour obliger les gens à la porter. Alors, ces normes n'avaient pas force de loi. Elles avaient force de loi pour les fins de la fabrication.

M. Mailloux: Pour les fins de l'équipement de la voiture.

M. Samson: Pour les fins de l'équipement de la voiture, mais il n'y a rien dans la loi fédérale qui oblige un citoyen à garder sa voiture équipée de la façon dont elle l'était quand il l'a achetée.

C'est pourquoi, d'ailleurs, vous avez tellement de gens qui ont tout simplement débranché le baudrier. Vous en avez plusieurs.

M. Mailloux: En pratique, c'est vrai; théoriquement, cela ne devrait pas l'être parce que le fédéral ne fait respecter ces règlements que par l'entremise, particulièrement au Québec, des corps de police provinciaux et il n'y a pas d'accord, d'entente pour que, lors d'inspections mécaniques, on donne une infraction à un véhicule dont la ceinture de sécurité aurait été débranchée. Cette disposition a pour but, précisément, de forcer les gens à garder installée leur ceinture de sécurité.

M. Samson: Je suis d'accord avec vous là-dessus. Nous légiférons pour en arriver à cela, mais on ne doit pas s'appuyer sur la loi fédérale pour dire que le baudrier ne peut pas être débranché, parce qu'il n'y a aucune loi qui oblige à garder la voiture dans l'état où elle était lorsque nous l'avons achetée. Nous légiférons aujourd'hui— à partir d'aujourd'hui, il y aura une obligation— mais c'est à partir d'aujourd'hui qu'on peut décider si l'obligation, cela va vouloir dire une ceinture totale ou une ceinture partielle. Je prétends... De toute façon, vous savez que je n'ai jamais été trop favorable à l'idée du port obligatoire de la ceinture de sécurité, je m'y suis rangé parce que je veux lui donner une chance, qu'elle fasse ses preuves et, si cela sauve une seule vie, comme je l'ai déjà dit, cela serait suffisant. Mais il me semble que le baudrier n'est pas un élément de sécurité absolu; à l'encontre de la sécurité, pour les passagers de la banquette arrière, il peut devenir un élément de danger. C'est pourquoi je voudrais qu'on remette en question l'affaire du baudrier.

M. Mailloux: M. le Président, malgré que je voudrais être aimable à l'endroit du député de Rouyn-Noranda, je ne recommanderais pas moi-même qu'on modifie l'obligation de porter le baudrier sur les véhicules qui datent, d'après la fabrication, de 1974. Il est possible que, lors d'une collision où un véhicule pourrait être par la suite incendié, il est également possible qu'advenant qu'un véhicule plonge dans un lac ou une rivière, par immersion, des personnes sans connaissance soient retenues et qu'elles perdent la vie parce qu'elles sont attachées. Quand on regarde, quand même, l'expérience de la même loi, avec les mêmes obligations, dans d'autres pays, 1/2%, c'est la moyenne de tous ces pays, 1/2%, je ne dirais pas ont perdu la vie parce qu'elles étaient attachées, parce qu'elles étaient retenues aux sièges, mais, en donnant toute la chance possible que ces personnes attachées aient pu avoir encore leur connaissance, on a pu perdre 1/2% de ces personnes par immersion ou par incendie après collision. Mais les chiffres révèlent que, par contre,

dans les mêmes circonstances, immersion ou incendie, un pourcentage plus élevé de personnes, parce qu'elles avaient leur connaissance, ont pu se dégager très facilement et de l'incendie et d'une noyade certaine.

Je pense bien qu'il serait peut-être possible de conseiller qu'étant donné que ces cas pourront quand même arriver, dans des cas exceptionnels, tout à fait exceptionnels, je me demande si ce ne serait pas nécessaire que, dans ces véhicules, dans les prochaines fabrications, à la place d'un briquet, il y ait un couteau qui soit à la portée d'une personne pour couper en vitesse une courroie. Comme ce n'est pas dans la fabrication actuelle, peut-être qu'on pourrait dire que, dans le cas flagrant, un couteau devrait être en disponibilité au cas d'en avoir besoin pour couper une courroie qui se coincerait. Mais, je le répète, c'est 1/2% de personnes qui ont pu être perdues à cause de ce phénomène et c'est un pourcentage élevé qui ont été sauvées. Dans des accidents encore récents, voici un témoignage encore plus frappant. Un conducteur comme M. Duval dirait que, dans ces véhicules où il y a presque toujours incendie, les véhicules de course, sans la ceinture de sécurité qui peut garder les conducteurs avec leur connaissance, en possession de leurs moyens, chaque fois, il y aurait perte de vie par incendie alors que là, ayant la possibilité d'avoir leurs pleines facultés, ils se détachent en vitesse et peuvent s'éloigner du lieu de l'impact.

Je ne pense pas qu'il soit possible de donner satisfaction au voeu exprimé par le député de Rouyn-Noranda. J'espère que la providence permettra que personne ne soit retenu par ce fameux baudrier. Mais, j'ai la conviction profonde que si quelqu'un pouvait perdre la vie de cette façon, des dizaines et des dizaines d'autres pourraient être sauvés. Les derniers accidents dont on a parlé au Québec, par immersion et par incendie, j'ai été chercher moi-même les vérifications auprès des postes de la Sûreté du Québec, et, dans presque tous les cas, les gens se sont noyés ou sont brûlés sur place — encore deux très récemment — alors qu'elles n'étaient pas attachées d'aucune façon, qu'elles n'étaient pas en possession de leurs moyens, inconscients après l'accident.

M. Samson: Je suis d'accord partiellement avec le ministre en ce qui concerne les passagers de la banquette avant qui peuvent peut-être rester plus en possession de leurs moyens avec la ceinture bouclée. Mais, je ne sais pas si j'ai été mal compris ou si je me suis mal exprimé, je veux quand même réitérer, en attirant l'attention sur le fait que les passagers de la banquette arrière, pour sortir en vitesse de la voiture s'ils ont à le faire, peuvent être incommodés par le baudrier qui est installé, fixé dans le plafond. Remarquez bien que si les normes de sécurité de fabrication, si vous voulez, avaient prévu que ce baudrier puisse être fixé autrement, le problème ne se poserait pas de la même façon.

Il y a, je pense, dans certains modèles européens, des baudriers qui sont efficaces, qui ne sont pas fixés dans le plafond du tout. Ils sont fi-

xés, de la même façon que la ceinture de sécurité, dans le plancher, mais derrière le dossier du siège, c'est une espèce d'attelage qui se déboucle facilement et rapidement. Mais, ce qui m'inquiète, c'est ce fameux baudrier qui est fixé au plafond, exactement entre le dossier du siège et la porte et ce que nous appelons le "quarter panel". Il n'y a pas de porte pour que ces gens sortent, ils sont obligés de sortir entre le siège et la partie de la carrosserie qui doit retenir la porte. C'est tellement restreint comme espace et le baudrier se trouve juste en plein centre de ça.

Je ne sais pas si, au ministère, on a fait quelques tests, mais parmi certaines marques de voitures que je ne veux pas nommer, parce que je ne voudrais pas faire de publicité ni bonne ni mauvaise, surtout dans les petites voitures, c'est tout un travail que de réussir à sortir de la banquette arrière. Même quand il n'y a pas eu d'accident, on est enfargé dans le baudrier. C'est ça que j'aimerais souligner pour sensibiliser...

M. Mailloux: ...façon par les passagers qui sont sur la banquette avant. Parce que je n'ai jamais vu sortir très facilement des personnes dans une auto à deux portes quand les personnes sont assises, attachées ou pas. A moins de sauter, en pleine connaissance, par la fenêtre.

M. Bédard (Chicoutimi): S'il y a un accident, tout le monde...

M. Mailloux: Ils peuvent...

M. Samson: M. le ministre me permettra de lui dire que c'est évidemment inconfortable quand les gens sont encore assis sur la banquette avant. Mais, en cas de besoin de sortir rapidement, ça sort, mais avec le baudrier, ça ne sort pas. Parce que vous avez cet élément de plus qui est entre la porte et le siège, cet élément de plus qui vous arrive en plein front, vous allez vous enfarger dedans de toute façon. J'aurais aimé que des tests soient faits là-dessus. Évidemment, je sens que j'ai de la difficulté à vous convaincre, parce qu'on n'est pas à une commission du genre des commissions d'enquête, on ne va pas sur place visiter les modèles de voiture, on ne voit pas de façon pratique comment ça se produit.

Il me semble qu'on aurait dû faire des tests pratiques, et il est encore temps de les faire, quitte à ce que si on réussit à convaincre tout le monde, après avoir fait ces tests pratiques, on revienne à cela.

Pour le moment, j'ai l'impression et c'est en toute conscience que je vous dis que je ne suis absolument pas convaincu que si on rend le baudrier obligatoire, je ne suis absolument pas convaincu qu'on rende service à la population.

M. Mailloux: ... des préoccupations du député de Rouyn-Noranda, elles sont quand même à son honneur, je pense. Mes officiers m'informent, moi-même également, que dans toutes les vérifications qu'on a pu faire, l'expérience d'autres pays dont les véhicules sont quand même semblables

comme fabrication, parce que la plupart des pays ont également des modèles où la ceinture est retenue par la droite du passager ou par la gauche, suivant qu'il est placé à gauche du à droite et aucune indication ne nous est donnée à l'effet que des accidents auraient pu indiquer aux autorités que le baudrier devenait un facteur où les personnes restaient davantage prises dans un véhicule.

S'il arrivait, en cours de route, après les premiers mois, qu'on ait des exemples qui nous permettent de constater l'erreur que signale le député de Rouyn-Noranda, je voudrais l'assurer qu'on fera les modifications qui s'imposent, se cela devenait nécessaire. Jusqu'à maintenant, je n'ai pas cet éclairage.

M. Samson: Je pense qu'il faut dire que les statistiques des accidents nous démontrent... Il y a possibilité d'avoir accès à des statistiques qui nous démontrent combien d'accidents il peut y avoir, à quel endroit, généralement, cela se produit. Mais, à ma connaissance — et si je me trompe, qu'on me le dise, cela va me faire plaisir — il n'y a pas de statistiques qui nous démontrent la réaction, après accident, des passagers de la banquette arrière, pour une raison bien simple. Les ajusteurs d'assurance qui font généralement enquête pour les compagnies d'assurance, ne posent pas ce genre de question aux passagers, ils posent tout simplement des questions au propriétaire du véhicule, comment cela est-il arrivé, etc. L'après-accident ne se retrouve pas dans les statistiques.

C'est difficile pour moi de vous dire: Il y a un tel pourcentage de danger; je ne peux pas vous dire cela.

M. Mailloux: Je ne pense pas avoir parlé de manière ex cathedra, moi non plus. Ce que je pourrais affirmer devant le député de Rouyn-Noranda, c'est que je ne suis pas prit à recommander à mes collègues d'accepter un amendement dans ce sens-là, sauf qu'avant que la loi soit en application, avec infraction d'ici quelques semaines, je ferai le nécessaire pour que, avec l'Ontario, avec le gouvernement canadien, il y ait un éclairage de tous les pays où des véhicules semblables circulent et où on a une expérience valable, pour tâcher de m'informer pour que les membres du comité le soient également, de manière qu'on donne à peu près l'expérience qu'a connue l'ensemble de ces pays et les expériences qui ont été tentées également sur l'équipement qui est ajouté dans les véhicules. Je ferai l'impossible dans ce sens-là.

Le Président (M. Séguin): Le député de Vanier.

M. Dufour: M. le Président, j'ai bien compris l'exposé d'un connaisseur en la personne du député de Rouyn-Noranda. Je sais qu'il y a possibilité danger, dans un véhicule à deux portes, mais je pense que le danger ne vient pas du baudrier. Il vient plutôt de l'allure générale de la voiture. On a de la difficulté à sortir de la voiture, de

la banquette arrière par la porte, la seule porte qu'il y a, parce que c'est tellement étroit même si on est en bonne santé. Imaginez-vous si on était immergé? Jamais on ne pourrait sortir de l'automobile, même si on n'était pas attaché. N'oubliez pas une chose. Il n'y a pas tellement de place. Je crois qu'on devrait peut-être recommander aux compagnies de changer l'endroit d'insertion du baudrier, mais on devra aussi leur recommander une voiture beaucoup plus sécuritaire en leur donnant des normes de construction d'automobiles plus sécuritaires. Est-ce que c'est...

M. Samson: Ce serait...

M. Bédard (Chicoutimi): On pourrait entendre le président de l'Assemblée nationale, sur ce point-là.

M. Samson: Ce serait essayer d'améliorer la situation.

Je serais parmi ceux qui supporteraient une telle chose. Mais, évidemment, je pense que le député de Vanier va être d'accord avec moi, on est une petite goutte d'eau dans le verre à l'Assemblée nationale du Québec comparativement à l'industrie mondiale de l'automobile.

Quand on fait une recommandation comme celle-là, n'allez pas vous attendre que cela va changer la porte de place demain matin.

M. Mailloux: Je voudrais dire au député de Rouyn-Noranda que à part l'exemple de l'Ontario et d'autres provinces canadiennes qui vont probablement suivre dans un court moment, plusieurs Etats américains, pour ne pas dire davantage, iraient dans le sens de la discussion que nous avons maintenant quant à la loi de revente. Peut-on considérer cet article...

M. Samson: A ce moment, comme le ministre vient de le dire, cela me rassure, parce que, si les Etats américains sont dans le coup, ils vont réussir à obtenir quelque chose. Là, on pourrait avoir une meilleure sécurité. De toute façon, je n'ai pas l'intention de faire un débat là-dessus.

M. Mailloux: L'expérience de l'Ontario est actuellement surveillée d'une manière très attentive par presque l'ensemble des Etats de l'Est américain. C'est assez significatif des résultats qu'obtient l'Ontario.

Je voudrais, si vous me le permettez, apporter à l'article 66b un amendement.

Une Voix: Une seconde!

Le Président (M. Séguin): Seulement un instant!

M. Mailloux: Au même article.

Le Président (M. Séguin): Article 16a, adopté?

M. Samson: Article 66a.

Le Président (M. Séguin): C'est cela, pardon, 66a, adopté?

M. Mailloux: Article 66a, adopté. Article 66b, le changement serait le suivant: Page 11, article 66b, changer les deux premières lignes par les suivantes à l'article 66b: "Quiconque contrevient à l'article 56d, 56e, 56i ou 56j ou à quelque disposition." et remplacer, à la dernière ligne les mots "de dix dollars" par les mots "d'au moins dix dollars et d'au plus vingt dollars". C'est pour porter ou ne pas porter. Cela correspond un peu aux amendes actuelles.

M. Bédard (Chicoutimi): Je vois que, dans cet article, même avec l'amendement qui est apporté par le ministre, le législateur ne tient pas...

M. Mailloux: A pressurer.

M. Bédard (Chicoutimi): ... à inclure la notion de première, deuxième offense.

M. Mailloux: Non.

M. Bédard (Chicoutimi): Etant donné l'amendement que vous apportez, est-ce que c'est...

M. Mailloux: Non, il n'est pas question d'une deuxième offense. C'est l'amende de \$10 ou de \$11 qui pourrait aller jusqu'à \$20. Est-ce que...

M. Bédard (Chicoutimi): On inclut un minimum.

M. Mailloux: Minimum et maximum.

M. Bédard (Chicoutimi): Maximum.

M. Mailloux: Je pense, que c'est raisonnable. Cela prouve l'intention du législateur de ne pas aller chercher de l'argent, mais de considérer quand même qu'on veut être sérieux un peu dans l'imposition.

M. Bédard (Chicoutimi): ...

M. Samson: Cela permettrait au juge d'imposer le minimum dans une première offense et d'aller plus fort dans d'autres offenses.

M. Mailloux: Peut-être.

M. Bédard (Chicoutimi): Et à leur faire confiance.

Le Président (M. Séguin): Article 66b, tel qu'amendé, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): L'article 16, adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): L'article 17, c'est de concordance, M. le Président.

M. Mailloux: Article 17, adopté.

Le Président (M. Séguin): Article 17, adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

Le Président (M. Séguin): Article 18.

M. Bédard (Chicoutimi): A l'article 18, M. le Président, paragraphe 1 a) sous-paragraphe c), il me semble qu'on va un peu loin. En effet, l'article stipule qu'un agent de la paix peut arrêter, sans mandat, toute personne qui assiste un apprenti-conducteur, si elle ne peut s'identifier d'une façon satisfaisante. Cela va si elle n'a pas de permis de conduire. Mais, si elle a un comportement équivoque, je considère, M. le Président, que c'est vraiment donner beaucoup de latitude et, après cela, permettre beaucoup d'erreurs d'appréciation, parce que les comportements, jusqu'à quel point on pourrait se permettre d'arrêter quelqu'un sans mandat sur un simple comportement équivoque, je pense que c'est une question d'appréciation.

M. Mailloux: Cela existe à l'article 74 actuel. C'est simplement la reproduction...

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais...

M. Mailloux:... des arrestations et des saisies.

M. Bédard (Chicoutimi): Ma remarque reste la même, M. le Président. Je pense que...

M. Mailloux: M. le Président, je pense que si, lors des amendements majeurs au Code de la route, il est nécessaire de revoir l'article et de donner satisfaction au voeu que vous exprimez, on pourra peut-être à ce moment, noter et voir si, d'un amendement à l'ensemble du Code de la route, on doit faire disparaître le mot "équivoque".

M. Bédard (Chicoutimi): C'est pour quand, cette révision générale?

M. Mailloux: On l'espère pour la période de l'automne ou de l'hiver. Le travail est suffisamment avancé actuellement pour penser que le projet de loi en entier sera prêt en période d'automne.

M. Bédard (Chicoutimi): Je tiens à le souligner, je ne ferai pas de bataille à n'en plus finir là-dessus, je ne peux pas argumenter plus qu'il ne le faut, mais il faut quand même se placer dans la situation qu'on n'est pas en face d'un conducteur, de celui qui conduit, mais de celui qui assiste. Quand on en est rendu jusqu'à évaluer les comportements équivoques ou non de la personne qui assiste, on est rendu pas mal loin.

M. Mailloux: Si cela peut vous satisfaire, comme nous n'y tenons pas plus que cela, on pourrait faire sauter le comportement équivoque quitte à le faire disparaître complètement, à faire du paragraphe d) le paragraphe c) et à faire disparaître le paragraphe c).

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela. Biffer le paragraphe c)...

M. Mailloux: Le paragraphe d) devient c).

M. Samson: M. le Président...

M. Bédard (Chicoutimi): Le paragraphe c) est biffé et le paragraphe d) devient c).

Le Président (M. Séguin): Alors, l'article 18...

M. Mailloux: Est-ce que cela va?

M. Samson: Oui, c'est parce que j'ai d'autre chose...

Le Président (M. Séguin): Article 18, tel qu'amendé, adopté.

M. Mailloux: Sur le même article?

M. Samson: L'amendement est adopté, mais, sur le même article, c'est une question que je voudrais poser. Quelle est l'interprétation que vous donnez à ce terme d'agent de la paix dans le Code de la route? Un gars paisible?

M. Mailloux: Quant à l'interprétation que l'on donne aux mots "agent de la paix", il n'y en a pas spécifiquement au Code de la route. C'est l'interprétation qui est donnée par les autres lois gouvernant le comportement des agents de la paix, c'est-à-dire des policiers.

M. Samson: Si je pose cette question qui semble peut-être tirée par les cheveux un peu, c'est que je me demande si ce n'est pas le moment d'en parler. On a porté à mon attention l'expérience d'un garde-chasse qui s'est permis d'arrêter un conducteur sur la route. Finalement, cela a débouché sur une cause pour conduite dangereuse. Vous voyez que...

M. Mailloux: C'est marginal, cela n'arrive pas souvent.

M. Samson: C'est marginal. Oui, mais si je prenais un garde-chasse à venir m'écooeurer sur la route, je vous assure que je vous en parlerais en Chambre.

M. Mailloux: Vous en feriez un marginal?

M. Samson: Oui, j'en ferais un marginal. C'est arrivé dernièrement. C'est pourquoi je vous demande quelle définition vous donnez à l'agent de la paix dans le code de la route. D'après moi, un policier municipal, un policier d'une communauté urbaine ou un policier de la Sûreté du Québec, c'est un agent de la paix aux fins du Code de la route. Mais un garde-chasse n'a pas la formation et il n'a pas non plus les attributions qu'il s'est données dans ce cas. C'est arrivé à Thetford Mines dernièrement. Un garde-chasse s'est permis de couper un conducteur. Finalement, le conducteur

l'a dépassé et il l'a arrêté. Qu'est-ce qu'on peut faire pour clarifier cela, pour que les gardes-chasse sachent et comprennent que leur "job" est dans le bois à protéger la faune.

M. Mailloux: Ce n'est pas sur les routes parfois?

M. Samson: Pour protéger la faune. Le conducteur d'une automobile, ce n'est pas de la faune.

M. Mailloux: Si c'est un chasseur qui sort du bois ou encore d'un lac avec du poisson...

M. Samson: Non, ce n'est pas un chasseur. Ecoutez, je connais le cas par coeur. Ce n'est pas un chasseur. C'est un conducteur sur une grande route. Le garde-chasse s'est senti offusqué parce qu'il s'est fait dépasser. Il a sauté devant et il l'a arrêté.

M. Dufour: C'est choquant.

M. Samson: Par la suite, ils en ont fait une cause. La cause n'a pas encore été entendue.

M. Mailloux: On m'informe que des agents de la paix qu'on voit alentour du Parlement ou ailleurs, ou gardiens de prisons, pourraient agir à l'intérieur de leur mandat.

M. Bédard (Chicoutimi): Un garde-chasse, ça peut être différent.

M. Mailloux: Un agent de la paix, dans certains cas aussi.

M. Samson: Ecoutez! On n'est pas sérieux. Quelle sorte de formation un garde-chasse a-t-il pour appliquer le Code de la route? Les trois-quarts d'eux ne comprennent même pas la réglementation du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. Mailloux: ...je pense.....législateur, mais on ne parle pas des gardiens constables ni des agents de conservation. On parle des officiers affectés à la surveillance des routes. C'est pour ça que je vous ai dit tantôt que dans le cas que signale le député de Rouyn-Noranda, j'ai hâte de voir ce que ça va donner...

M. Samson: Moi aussi j'ai hâte, mais...

M. Mailloux: Cela arrive tellement rarement qu'après quinze ans de vie publique je n'ai pas encore vu ça.

M. Samson: Oui, mais vous savez qu'il y a bien des choses, pendant quinze ans de vie publique, que vous n'avez peut-être pas vues ou que vous avez vues pour la première fois. Cela peut encore arriver. Mais, puisque c'est arrivé, je pose la question: Est-ce qu'on ne peut pas clarifier cette affaire?

M. Mailloux: Je répondrai ce que j'ai dit tantôt au député de Chicoutimi: Lors des amendements majeurs au Code de la route, on a pris les remarques à ce sujet, et s'il devenait nécessaire de clarifier davantage...

M. Samson: Je pense que ce sera nécessaire d'expliquer, pour les fins du Code de la route, qu'est-ce qu'un agent de la paix.

M. Mailloux: On donnera l'importance voulue...

Si on voulait, M. le Président... Est-ce que l'article 18 est accepté?

M. Samson: Oui, d'accord!

M. Mailloux: M. le Président, si on voulait revenir...

Le Président (M. Séguin): ...tel qu'amendé, adopté.

M. Mailloux: C'est ça. Si on voulait revenir à l'article 13...

Le Président (M. Séguin): 13.

M. Mailloux: ...la proposition pour satisfaire aux vœux du député de Chicoutimi, malgré qu'on m'informe que cela n'aura à peu près pas d'effet, mais, de toute façon, si cela peut le satisfaire, on ajouterait, après l'article 56...

M. Bédard (Chicoutimi): Vous me permettez de différer d'opinion sur les effets.

M. Mailloux: D'accord. ...ajouter, après l'article 56 m), l'article suivant, qui aurait comme référence 56 n), "le défaut de se conformer aux dispositions des articles — je pourrai vous donner, M. le Président... — 56 d), e), i), j) ne peut être retenu dans la détermination du quantum de dommages dans une cause civile."

Une Voix: C'est correct.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est conforme à l'idée que j'ai exprimée à savoir qu'on va laisser les tribunaux... quelle sera l'attitude des tribunaux.

M. Mailloux: Les légistes semblent d'ailleurs indifférents à ce que ce soit ajouté.

Est-ce que ça nous permettrait d'adopter l'article 13 tel qu'amendé?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Article 13 adopté tel qu'amendé, c'est-à-dire article 56 n) qu'on a ajouté. Donc, l'article est adopté au complet, tel qu'amendé.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est ça.

Le Président (M. Séguin): Article 19.

M. Mailloux: A la page 11 du projet de loi, à l'article 19, remplacer le paragraphe 6 par le suivant: "N'empêche un conseil municipal d'une cité, ville ou village de réglementer la vitesse des véhicules automobiles dans son territoire, sauf sur les chemins ou parties de chemins dont l'entretien est à la charge de l'autorité provinciale." On arrêterait là. C'est-à-dire que la seule addition qu'il y a à l'article, c'est après les mots "sauf sur les chemins ou parties de chemins...", on ajoute "dont l'entretien est à la charge de l'autorité provinciale".

Le Président (M. Séguin): Article 19...

M. Bédard (Chicoutimi): Pourrait-on avoir le texte définitif, M. le Président?

Le Président (M. Séguin): Je croyais que vous l'aviez.

Une Voix: Il est là.

Une Voix: On l'a?

Le Président (M. Séguin): Le septième amendement proposé et cela continue à la page suivante.

M. Mailloux: Tel que corrigé, il apparaît à... Alors, l'article 19 est adopté?

Le Président (M. Séguin): Alors, l'article 19 tel qu'amendé est adopté. Article 20.

M. Mailloux: A la page 12, à l'article 20, remplacer l'article 76a par le suivant: "76a. Un conseil municipal qui ne s'est pas prévalu du paragraphe 6 de l'article 176 doit faire installer à l'approche d'une concentration de bâtisses dans la municipalité sur tout chemin ou partie de chemin dont l'entretien est à la charge de la municipalité, des panneaux de signalisation indiquant que la limite de vitesse est de 30 milles à l'heure." On change quoi? C'est encore sur l'entretien.

Le Président (M. Séguin): L'article 76 tel qu'amendé est adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Article 20. Adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Adopté. Article 21.

M. Mailloux: Adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Etant donné qu'on amende plusieurs articles, pourrait-on nous donner quelques explications? Nous étions à l'article 21, M. le Président?

M. Mailloux: A l'article 21.

Le Président (M. Séguin): A l'article 21.

M. Mailloux: A l'article 21, il n'y a pas d'amendement.

M. Bédard (Chicoutimi): Il n'y a pas d'amendement, mais il est dit de façon générale: "Le pouvoir prévu au paragraphe b du deuxième alinéa de l'article 79 peut être exercé par tout agent de la paix". Qu'est-ce que le paragraphe b du deuxième alinéa de l'article 79? On n'a pas tous les volumes en main.

M. Mailloux: Je pensais que vous aviez le Code de la route.

Actuellement, à l'article 79 du Code de la route, les employés du ministère ont certains pouvoirs que des agents de la paix n'ont pas, certains pouvoirs qui sont au paragraphe b) "... peut...", donc l'officier peut, sans la permission du propriétaire, dans l'exercice de ses devoirs et pour cause prendre possession d'un véhicule automobile, le conduire et le remiser.

Actuellement, les officiers du ministère ont ce pouvoir, mais les agents de la paix ne l'ont pas, si bien que, lorsqu'ils ont affaire à des conducteurs qui ne sont vraiment pas dans l'état voulu pour conduire un véhicule, l'agent de la paix n'a pas la possibilité de prendre lui-même le volant du véhicule pour l'enlever de la route ou le remiser ou l'envoyer ailleurs.

Alors, le but de l'amendement est de donner aux agents de la paix les mêmes pouvoirs qu'ont déjà les officiers du ministère des Transports.

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Adopté. Article 22.

M. Mailloux: A l'article 22, le changement est au paragraphe d) qui se lirait comme suit: "Déterminer les classes des permis de conduire et fixer les conditions de délivrance de ces permis."

M. Bédard (Chicoutimi): Cela permet presque d'inclure la suggestion que je faisais cet après-midi d'indiquer non seulement les restrictions qu'il peut y avoir sur un permis, mais également les exonérations qu'il pourrait y avoir face à la ceinture de sécurité. Alors, la nouvelle formulation me semble donner ouverture à cette possibilité.

M. Mailloux: Oui.

Le Président (M. Séguin): L'article 22 tel qu'amendé est adopté. Article 23.

M. Mailloux: L'article 23, c'est de concordance. L'article 24, également.

Le Président (M. Séguin): Adopté. Article 24. Adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Séguin): Adopté. Article 25.

M. Mailloux: A l'article 25, il y a un amendement.

Après l'article 25, il y aurait 25a: Ledit code est modifié en ajoutant après l'article 4 le suivant: 4a) Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement publié dans la Gazette officielle du Québec, permettre, aux conditions qu'il fixe, que la signature du directeur soit apposée au moyen d'un appareil automatique sur tout acte, document ou écrit qui doit être signé par le directeur en vertu de la présente loi, de la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, statuts refondus chapitre 232, ou d'un règlement adopté en vertu de l'une ou l'autre de ces lois. Il peut aussi permettre qu'un fac-similé de cette signature soit gardé, lithographié ou imprimé sur tel acte, document ou écrit; dans ce cas, le fac-similé a la même valeur que la signature elle-même.

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'objection là-dessus sauf que j'aurais une question d'information. L'article 98 stipule que le détenteur d'un permis de conduire, quel qu'il soit, qui a été ou est annulé ou suspendu doit sans délai remettre au bureau tout autre permis de conduire un véhicule automobile, tout autre permis qu'il détient.

M. Samson: Quels sont les autres permis?

M. Mailloux: Le truc généralement utilisé par les personnes qui prévoient que leur permis de conduire va être suspendu prochainement est de perdre le permis de conduire qu'elles détiennent. Elles l'égarer. Elles viennent au bureau, demandent un duplicata en affirmant avoir égaré le premier permis et lorsqu'on suspend effectivement le permis de conduire, elles remettent à l'agent de la paix le duplicata et continuent à se promener avec le premier permis qu'elles seraient censées avoir perdu. Ce serait une infraction que d'utiliser le premier permis.

M. Bédard (Chicoutimi): Lorsque j'ai soulevé la question, je ne pensais peut-être pas à cette situation que vous nous avez signalée à bon droit. Il y a peut-être les autres situations de l'individu qui a un permis pour conduire son véhicule d'une façon générale, mais qui peut avoir un permis particulier pour un travail bien précis afin de gagner sa vie, qui lui est nécessaire pour gagner sa vie.

M. Mailloux: Si le permis de conduire est suspendu de façon partielle, que la suspension est valable durant les heures de travail ou valable pour conduire pour son emploi, le permis que détient cet individu est remplacé par un permis sur lequel la restriction ou la permission est décrite tout au long. Lorsqu'on fait cet article, on fait référence uniquement au permis qui est suspendu. S'il y a une permission, disons pour faire son travail, ce permis ou cette permission ne se trouvent pas suspendu, il n'y a pas d'obligation de remettre ce permis. C'est celui qui est suspendu.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela peut être consi-

déré comme un permis postérieur à celui qui a été...

M. Mailloux: Oui.

M. Samson: J'aurais une question, M. le Président, là-dessus.

Le Président (M. Séguin): Le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: Je me demande si, compte tenu des explications qui viennent d'être données, c'est là l'exacte formulation pour répondre aux besoins qui sont recherchés quand on dit: Doit sans délai remettre au bureau tout autre permis. Est-ce que ce ne serait pas plutôt remettre le permis de conduire ainsi que toute copie possible, parce que je vais vous soulever un point. Vous me direz si cela peut tenir dans le cadre présent. Quelqu'un qui demeure à proximité de l'Ontario peut, je pense, avoir un permis de conduire du Québec et avoir un permis de conduire de l'Ontario si son travail est en Ontario et qu'il y a une résidence secondaire ou qu'il y est en pension. Il peut avoir deux en sa possession, un pour le Québec et un pour l'Ontario. Si son permis du Québec est suspendu, il est encore en possession de son permis de l'Ontario. Est-ce que cet article vous permettrait aussi de l'obliger à remettre ce permis de l'Ontario?

M. Mailloux: Oui. D'ailleurs, il y a des ententes de réciprocité d'une province à l'autre qui permettent, lorsqu'un permis est suspendu dans une province, de retirer le permis d'une autre province qu'ils peuvent détenir. Ce qu'on fait dans ce temps-là, on demande la remise au bureau et on retourne à la juridiction originale le permis suspendu avec les raisons. Alors, ça vaut pour les permis obtenus dans des régions frontalières et ça vaut également pour des permis internationaux qui peuvent être détenus pas des individus. C'est assez courant qu'il y ait des Québécois qui aient des permis internationaux. Évidemment, d'après la convention de Genève, ils ne sont pas valides au Québec, mais par ce permis, ils peuvent se procurer un permis dans une autre province, dans un autre état ou dans un autre pays, parce qu'il y a beaucoup d'échange avec l'Europe. Ce serait l'obligation de remettre ce permis français ou espagnol ou américain.

M. Bédard (Chicoutimi): D'ailleurs, le "droit" ou le "privilège" de conduire une automobile est un droit attaché à la personne et non pas au territoire.

M. Mailloux: Exactement.

M. Samson: D'accord.

M. Mailloux: M. le Président si l'article est accepté...

Le Président (M. Séguin): Tel qu'amendé?

M. Mailloux: ...on pourrait peut-être, si on me le permet, revenir à l'article 18. J'ai oublié un court amendement.

Le Président (M. Séguin): Oui, je vais demander l'assentiment ici. L'article 26 tel qu'amendé est adopté.

M. Mailloux: Il s'agirait d'ajouter à l'article 18 au paragraphe a), à la fin du paragraphe a), après les mots "apprenti conducteur", ce qui suit: "qui a commis une infraction à la présente loi". Adopté?

M. Samson: On ne l'avait pas vu tantôt, ça?

M. Mailloux: Pardon?

M. Bédard (Chicoutimi): Non...

M. Mailloux: Article 18.

M. Samson: On l'avait oublié, ah bon!

M. Mailloux: Oui, c'est un amendement qui avait été oublié.

M. Samson: Vous aviez commis une infraction.

M. Mailloux: L'article 26, c'est de la concordance également, et l'article 27.

M. Bédard (Chicoutimi): L'article 28 également, je pense.

M. Mailloux: Article 28.

M. Bédard (Chicoutimi): L'article 29.

M. Mailloux: Article 29.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce sont toujours des changements de "conducteur" ou "chauffeur" par "conduire". Adopté. Article 30.

M. Mailloux: Article 30. Adopté.

Le Président (M. Séguin): L'article 31 est déjà amendé et adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est ça, M. le Président.

Le Président (M. Séguin): Alors les articles 26, 27, 28, 29 et 30 sont adoptés sans amendement. L'article 31 a déjà été adopté avec amendement auparavant.

M. Mailloux: M. le Président, malgré que cette commission est en attente depuis très longtemps, je voudrais quand même remercier tous mes collègues ministériels ou de l'Opposition qui ont participé à la discussion en commission. J'espère que cela a permis de bonifier quand même quelques articles. Je veux réassurer les membres de la

commission que s'il advenait que, dans les premières semaines ou les premiers mois, il nous faille apporter certains amendements au règlement, ou en période d'automne, à la loi, le nécessaire sera fait dans le but de corriger quelques anomalies que nous pourrions constater en cours de route. Je veux simplement dire que le but que poursuit le gouvernement dans ce projet de loi, n'est pas pour les plus grands dangers pour les conducteurs ou les passagers des véhicules, c'est pour leur plus grande sécurité et c'est dans ce sens que nous avons oeuvré et je pense que mes collègues de l'Opposition ont travaillé dans le même sens.

Le Président (M. Séguin): Le titre, adopté? Le bref préambule, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté également, M. le Président.

Le Président (M. Séguin): Le projet de loi est adopté. La commission ayant terminé ses travaux...

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, nous voudrions peut-être ajouter en terminant qu'au

point de vue de l'Opposition, tel que l'a mentionné d'ailleurs le ministre dans son exposé de deuxième lecture, ce n'est assurément pas une loi qui peut contribuer à amener une popularité plus qu'il ne le faut à ceux qui ont à voter favorablement pour. Je pense que même si cette loi a un côté radical, il reste que ce sont les circonstances, le nombre d'accidents, de blessés et de morts sur les routes du Québec qui ne peuvent faire autrement que d'inciter en fait le législateur à essayer de mettre de l'avant les mesures qui seraient de nature à diminuer, à corriger cette situation le mieux possible.

En terminant, il me reste tout simplement à souhaiter que cette loi, si radicale qu'elle puisse être, nous en avons l'assurance, sera appliquée avec une certaine souplesse, non pas avec mollesse, et qu'elle atteindra rapidement les effets et les objectifs que nous poursuivons tous, à savoir la protection des citoyens.

Le Président (M. Séguin): La commission ayant terminé ses travaux fera rapport en Chambre. Elle ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 36)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*