



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Présentation de mémoires relatifs à l'avant-projet
de Code de la route (1)

Le 28 août 1979 — No 163

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Lucien Lessard	B-7298
M. Raymond Mailloux	B-7301
M. Yvon Brochu	B-7303
M. Lucien Lessard	B-7304
Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec	B-7304
Association des chefs de police et pompiers du Québec	B-7309
Association des policiers provinciaux du Québec	B-7321
Chambre de commerce de la province de Québec	B-7331
Régie de l'assurance automobile du Québec	B-7347
Ville de Montréal	B-7357
Annexe A: Mémoire de la ville de Québec	B-7369
Annexe B: Mesures de sécurité routière depuis 1976 (déposées par le ministre) ...	B-7375
Annexe C: Mémoire de l'Association des policiers provinciaux du Québec	B-7378
Annexe D: Mémoire de la Chambre de commerce de la province de Québec	B-7384

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président
M. Jacques Baril, président suppléant

M. Guy Chevette
M. Lucien Lessard
M. Michel Gratton
M. Richard Verreault
M. Raymond Mailloux
M. Yvon Brochu
M. Georges Vaillancourt

- * M. Eugène Letendre, Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec
- * M. Laurent Caron, idem
- * M. Marcellin Cyr, Association des chefs de police et pompiers du Québec
- * M. Jacques Marquis, idem
- * M. Georges Fafard, idem
- * M. Raymond Richard, Association des policiers provinciaux du Québec
- * M. Jean-Marie Bouchard, idem
- * M. Jacques Tessier, idem
- * M. Lauréat Barré, idem
- * M. Jean-Paul Lambert, Chambre de commerce de la province de Québec
- * M. Jean-Paul Létourneau, idem
- * Mme Francine Charbonneau, idem
- * Mme Marie Mandeville, idem
- * M. Raymond Gagné, idem
- * M. Raymond Lemay, idem
- * M. Robert de Coster, Régie de l'assurance automobile du Québec
- * M. Pierre Lorange, Ville de Montréal
- * M. Jules Allard, idem
- * M. Yves Pellerin, idem
- * M. Roland Reeves, idem

* Témoins interrogés par la commission

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

Le mardi 28 août 1979

Présentation de mémoires relatifs à l'avant-projet de Code de la route

(Quatorze heures trente minutes)

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

La commission des transports est réunie aux fins d'entendre les mémoires de différents organismes relativement à la réforme du Code de la route.

Les membres de la commission, pour la séance d'aujourd'hui — vous me direz, au fur et à mesure, s'il y a des remplacements à faire — sont: M. Baril (Arthabaska), M. Chevrette (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia), M. Perron (Duplessis), M. Russel (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda) et M. Verreault (Shefford).

Les intervenants sont: M. Bellemare (Johnston), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Desbiens (Dubuc), M. Grégoire (Frontenac); M. Gratton (Gatineau) remplace M. Lamontagne (Roberval); M. Lefebvre (Viau), M. Ouellette (Beauce-Nord) et M. Vaillancourt (Orford).

Il y aurait maintenant lieu de nommer un rapporteur officiel pour cette commission. Est-ce qu'il y a des suggestions?

M. Chevrette: Je propose M. le député d'Arthabaska.

Le Président (M. Bordeleau): Le rapporteur sera M. Baril (Arthabaska).

Comme nous avons plusieurs mémoires à entendre, j'aimerais tout simplement, au début, demander aux membres de la commission et aux différents intervenants la meilleure collaboration afin qu'on puisse, si c'est possible, entendre les mémoires qu'on devait entendre aujourd'hui, par respect pour les personnes qui représentent les organismes qui sont ici aujourd'hui.

Avant de débiter, par contre, j'ai certaines choses à vous soumettre. D'abord, j'aurais besoin du consentement des membres de la commission pour accepter les mémoires de deux associations qui n'ont pas respecté les délais et qui les ont déposés après les délais prévus. Je vous identifie les deux mémoires en question, il s'agit du mémoire de l'Association professionnelle des optométristes du Québec et celui de l'Association des moniteurs et instructeurs de la conduite automobile du Québec. Est-ce qu'il y a consentement?

Une Voix: D'accord, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Avis en est maintenant donné aux membres du secrétariat.

M. Lessard: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre des Transports.

M. Lessard: En précisant, M. le Président, qu'étant donné que nous avons beaucoup de mémoires à entendre et que nous devons siéger mardi, il ne faudrait pas prolonger continuellement l'audition et l'acceptation des nouveaux mémoires. Je pense que cela devrait être la journée limite pour...

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Ils ont été déposés. Les organismes en question seront donc appelés à venir déposer leur mémoire devant la commission.

Avant de débiter, le premier mémoire qu'on devait entendre aujourd'hui était celui de la ville de Québec, portant le numéro 42; je voudrais...

M. Gratton: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Avant qu'on procède à l'audition, est-ce que je pourrais demander soit à vous, comme président, soit au gouvernement ou au ministre, au nom du gouvernement, de nous dire exactement qui assure la transcription des débats cet après-midi, avec quel personnel, ainsi de suite?

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre...

M. Chevrette: J'ai posé moi-même la question au leader du gouvernement. On nous assure que ce sont les cadres de l'Assemblée nationale qui procèdent à l'enregistrement des débats. On souhaite que ce soit très temporaire. Vous savez qu'il y a un protocole d'entente signé concernant les services essentiels entre le Syndicat des fonctionnaires et l'Assemblée nationale, et on souhaite toujours que le syndicat respecte le protocole signé en bonne et due forme avec les représentants à la table de négociations.

M. Gratton: M. le Président, loin de moi de vouloir engager le débat sur le fond du litige qui oppose le syndicat au gouvernement là-dessus, mais, si j'ai bien compris, le député de Joliette-Montcalm nous donne l'assurance qu'il ne s'agit pas de scabs qui s'occupent de la transcription des débats cet après-midi?

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevrette: C'est conforme en tout à la loi qui permet en vertu de l'article 97b ou 97c sous toutes réserves du Code du travail, vous pourrez vérifier. Mais là le personnel de cadre peut — cela devient un scab pour le bénéfice du député de Gatineau — lorsque l'employeur embauche de la

main-d'oeuvre externe pour venir remplir les fonctions normalement dévolues aux gens. Mais ce n'est pas le cas ici aujourd'hui et, de plus, on souhaite — et je le répète — que le syndicat respecte le protocole du respect des droits essentiels.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Shefford.

M. Verreault: C'est juste pour m'informer si la jeune fille en arrière travaille au journal des Débats. Est-ce qu'elle travaille au journal des Débats? Je pense que les cadres de l'Assemblée nationale...

M. Chevette: C'est un cadre du secrétariat des commissions.

M. Verreault: Ah bon! Je me rappelle il n'y a pas tellement longtemps, elle a été expulsée d'une commission, la demoiselle en question, pour des raisons autres peut-être? Je ne voudrais pas insister, mais je tiens à le mentionner.

M. Chevette: La demoiselle m'a dit à moi-même au début qu'elle était cadre. Si cela ne vous satisfait pas, allez le lui demander.

M. Verreault: Bien, je tiens à une réponse. Etes-vous cadre, mademoiselle?

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, nous convenons tous qu'il s'agit là d'une circonstance quelque peu spéciale et particulière et ce n'est que notre souci de ne pas retarder indûment l'audition des personnes qui se sont quand même déplacées dans le but de se faire entendre devant cette commission que nous acceptons, avec les réserves qui s'imposent, que nous procédions immédiatement à ces auditions.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, j'allais vous lire une lettre qui me provient de la ville de Québec, c'est-à-dire des procureurs. Je la lis intégralement. Cela a rapport avec le mémoire qui devait être présenté par la ville de Québec, une lettre adressée à Me Marc Cantin, avocat, secrétaire des commissions à l'Assemblée nationale du Québec, Hôtel du gouvernement, Québec. "Cher confrère, Me Jean-Charles Brochu devait présenter le mémoire de la ville de Québec à la commission parlementaire, chargée d'étudier l'avant-projet de loi du Code de la route. Ce dernier, étant parti de la ville pour la semaine, il sera malheureusement impossible de présenter notre mémoire de vive voix. Cependant, nous osons croire que notre mémoire sera quand même déposé à la commission et pris en considération au moment de la préparation du projet de loi. Veuillez nous croire. Vos tout dévoués Brochu, Roy et Boutin, par Gratien Roy, avocat."

Cela veut dire que la ville de Québec, comme je le disais, ne viendra déposer son mémoire. On demande simplement de le déposer à la commission. Alors, nous le recevons.

M. Chevette: Au journal des Débats, on l'accepte toujours... vous le déposez, (voir annexe).

Le Président (M. Bordeleau): Avant de procéder au premier mémoire, je vais vous aviser d'un changement qui a été fait avec l'accord des parties concernées, soit le mémoire de la Chambre de commerce de la province de Québec portant le numéro 35-M qui sera entendu juste avant la Régie de l'assurance-automobile du Québec. Alors, les parties se sont entendues, s'il n'y a pas d'objections majeures nous allons retenir ce nouvel ordre du jour, ce changement d'ordre du jour, d'accord.

On va passer au premier mémoire, mais j'inviterai tout d'abord le ministre des Transports à nous livrer ses remarques préliminaires. M. le ministre des Transports.

Remarques préliminaires

M. Lucien Lessard

M. Lessard: M. le Président, chers collègues de la commission parlementaire, mesdames, mesdemoiselles, messieurs, d'abord nous nous excusons des aléas qui se sont soulevés ce matin. Cependant, nous sommes quand même heureux d'entreprendre aujourd'hui l'étude sur l'avant-projet de loi qui refond le Code de la route du Québec et que j'ai déposé à l'Assemblée nationale le 19 juin dernier.

J'ai demandé au leader du gouvernement de convoquer, dans les plus brefs délais, la présente commission dans le but de recevoir les commentaires et opinions des groupes intéressés à cet avant-projet. 42 mémoires, maintenant 44, ont été soumis à l'attention de cette commission. Nous les avons soumis à l'attention de cette commission. En raison du grand nombre d'intervenants, nous avons dû ajouter une journée d'audiences aux trois qui avaient été initialement prévues, de sorte que nous devons siéger mardi prochain le 4 septembre aux heures habituelles.

L'intérêt qu'a suscité l'avant-projet de loi sur le Code de la route ne me surprend pas car il touche à peu près tous les Québécois et ce de façon très directe. Il y avait, d'autre part, fort longtemps que nous n'avions consulté à fond et aussi formellement nos concitoyens sur cette question. Je suis donc heureux que de très nombreux Québécois profitent de l'occasion que nous leur avons offerte pour se faire entendre sur de nombreux aspects du projet du Code de la route.

Je prendrai donc quelques instants, M. le Président, pour faire un bref rappel de l'histoire du Code de la route du Québec. Je vous exposerai par la suite aussi succinctement que possible les éléments de la problématique reliée au Code de la

route, telle qu'elle m'est apparue dans l'analyse qui m'a amené à la rédaction de l'avant-projet. Je définirai par la suite les grands objectifs autour desquels gravitent la plupart des innovations contenues dans ce code. Vous apprécierez ainsi, M. le Président, collègues de la commission ainsi que vous, représentants de différents groupes, toute la minutie qui a caractérisé la préparation du texte à l'étude car il constitue une pièce législative majeure qui aura d'importantes conséquences tant dans le domaine de la circulation routière que sur les attitudes profondes des Québécois à l'égard de cette question.

C'est en 1904 que fut présentée à l'Assemblée nationale la première loi concernant les automobiles du Québec. Vingt ans plus tard, le législateur québécois remettait à jour la loi qui portait le titre de Loi concernant les véhicules automobiles. Elle comportait 73 articles. Depuis la fin de la dernière guerre mondiale, nous avons connu un taux toujours croissant d'utilisation de l'automobile au Québec en même temps que se déroulaient des quantités toujours plus grandes d'asphalte et de béton sur nos routes anciennes et nouvelles. Dès la fin des années soixante, nous avons senti au Québec le besoin de refondre le Code de la route pour l'adapter aux nouvelles circonstances. C'est cependant, depuis 1976, alors que j'ai assumé la responsabilité du ministère des Transports du Québec, que s'est accentué — puisque ceci avait été commencé auparavant — et précisé le travail qui a abouti à ce projet de nouveau Code de la route du Québec.

L'utilisation croissante de l'automobile et les transformations à notre mode de vie qui ont suivi ont amené le législateur à poser nombre de mesures ponctuelles pour harmoniser l'envahissement des véhicules routiers. Donc, ne serait-ce que pour mettre un peu d'ordre non seulement dans la réglementation du Code de la route, mais aussi dans les grands objectifs sur lesquels se fonde ce code, il m'importait que nous entreprenions au Québec une refonte du Code de la route.

Actuellement, plusieurs lois et règlements forment le cadre des usages relatifs à la circulation routière. Je ne peux pas parler de fouillis, M. le Président, mais je peux parler d'éparpillement qui est non seulement cause d'inefficacité administrative quelquefois, mais aussi qui rend difficile pour le citoyen québécois la compréhension de l'entente. Si la refonte du Code de la route que je sou mets à l'étude de la présente commission parlementaire contribue à simplifier et à rendre plus compréhensible tout ce qui régit la circulation routière, nous aurons franchi une étape importante dans notre objectif de saine administration des affaires du Québec. Le besoin s'en faisait sentir depuis longtemps.

Je suis donc heureux de pouvoir réaliser ce que la plupart d'entre nous attendions depuis longtemps du gouvernement du Québec.

M. le Président, une refonte dite administrative n'est pas une fin en soi, sauf si cela peut réaliser ce dont je vous parlais tout à l'heure, à

savoir atteindre une clarté et une précision dans un texte qui réunit toutes les données pour une meilleure compréhension des utilisateurs. H a donc fallu tenir compte de l'importante dimension sociale qui se rapporte au Code de la route. Tous les Québécois, je pense, reconnaissent que l'utilisation des véhicules routiers a modifié profondément notre vie depuis les 75 dernières années. Mais peu d'entre nous sont actuellement conscients de nos attitudes et gestes de tous les jours qui sont une conséquence directe de la place prépondérante de l'automobile dans nos vies. Cependant et fort heureusement, de plus en plus de Québécois, conscients d'un équilibre qu'il faut rétablir, se réunissent et s'organisent pour sensibiliser l'opinion québécoise au tournant décisif que nous devons faire dans notre intérêt collectif.

La principale préoccupation des urbanistes québécois comme de leurs collègues nord-américains a longtemps été de résoudre les problèmes que soulevait la présence des automobiles dans nos cités et villes. Il s'est donc produit une concentration d'investissements publics pour répondre aux besoins de l'automobile. La conséquence en a été que nous avons sacrifié bien souvent la qualité de vie des Québécois pour favoriser la circulation rapide des automobiles.

(14 h 45)

Nous n'avons, entre-temps, pas pu accorder au transport en commun l'importance qu'il mérite, comme aux autres modes de transport, la bicyclette, par exemple. Nous n'avons pas été suffisamment sensibles au droit des piétons à circuler en toute sécurité dans nos environnements urbains comme ailleurs. Nous avons souvent aussi aménagé plus de terrains de stationnement que d'espaces verts réservés aux loisirs et à la récréation des jeunes, des familles et des gens du troisième âge.

Cette situation qui grève ou qui aurait pu grever dangereusement notre qualité de vie se doit, je pense, d'être corrigée dans les plus brefs délais. J'ai donc privilégié certaines mesures aptes à contribuer au décongestionnement de nos routes et de nos villes dans la formulation du Code de la route. J'ai aussi tenu à favoriser l'harmonisation de divers modes de transport et le droit du piéton à sa sécurité. J'ai aussi voulu tenir compte, dans la refonte du Code de la route, du long processus que représente la modification du comportement des Québécois à l'égard de la sécurité routière. Nous savons tous, en effet, le trop grand nombre de pertes de vie et de mutilations qu'occasionnent les accidents de la route au Québec. Pourtant, les rapports que nous présentent les journaux ne suffisent pas à modifier comme il se devrait le comportement des Québécois. D'autre part, il suffit d'un accident d'autobus pour enclencher le processus de la mobilisation collective ou de ce que j'appelle l'épouvante collective. Ceci, pour autant, ne veut pas dire que nous devons tolérer l'augmentation du nombre d'accidents dans le transport en commun.

Il est heureux que les Québécois se montrent sensibles à la sécurité routière. Je souhaiterais que notre motivation et notre énergie collective se

canalisent aux bons endroits, c'est-à-dire pour une conduite sécuritaire des automobiles appartenant à des individus. Nous avons au Québec, en 1978, 2 300 000 véhicules de promenade contre 6500 autobus commerciaux. Nous avons enregistré 22 accidents mortels que nous déplorons impliquant des autobus pour un total de 63 pertes de vie. Pour la même période, 1479 accidents mortels se sont produits au Québec pour un total de 1766 pertes de vie, mais pour des coûts socio-économiques quand même assez considérables de près de \$1 milliard. Il s'ensuit donc, M. le Président, que le pourcentage d'accidents mortels d'autobus par rapport au total des accidents mortels du Québec est de 1,4%. Il s'ensuit aussi que le pourcentage des pertes de vie dues à des accidents d'autobus par rapport au total des pertes de vie accidentelles sur les routes du Québec en 1978 est de 3,5%. Donc, environ 96,5% des accidents mortels à survenir sur nos routes québécoises impliquent ces véhicules de promenade que la plupart d'entre nous avons le plaisir de conduire, mais aussi la responsabilité.

C'est donc à ce niveau que doivent se localiser, si vous voulez, les inquiétudes des Québécois, tout en n'oubliant pas, non plus, tout le secteur du transport en commun. L'évocation de ces regrettables tragédies routières doit nous rappeler que nous sommes tous les premiers responsables des conditions de sécurité sur nos routes. Le gouvernement a, dans ce sens, la responsabilité d'assurer le leadership nécessaire, mais plus souvent qu'autrement il rencontre une résistance malheureuse dans l'application des mesures qu'il édicte afin de nous protéger. Je n'ai, par exemple, qu'à vous rappeler que mon collègue de Charlevoix, alors titulaire du ministère des Transports du Québec, a connu, à son époque, une féroce opposition à son projet de port obligatoire de la ceinture de sécurité. Pourtant, il s'agissait là d'une proposition responsable qui, je pense, est tout à l'honneur du député de Charlevoix.

Nous prenons actuellement autant que possible toutes les mesures pour faire appliquer le port obligatoire de la ceinture de sécurité, mais il reste que nous avons encore beaucoup de chemin à faire. Mais lorsque nous réduisons la vitesse permise, que nous imposons la ceinture de sécurité ou que nous suspendons le permis de conduire pour une période de trois mois pour une infraction criminelle, par exemple, nous devons, dans un premier temps, faire face à des oppositions de toutes sortes et, ensuite, faire face à un taux de désobéissance et de non-respect des lois et règlements qui est trop élevé. De telles décisions de la part du gouvernement — mon collègue de Charlevoix me corrigera si j'ai tort — tiennent toujours compte des considérations morales ou philosophiques qui s'y rattachent. Ainsi, certains objectent que telle mesure brime telle ou telle liberté individuelle. Cela est peut-être vrai, mais l'ensemble de la situation n'exige-t-il pas que la première des libertés, celle de conserver la vie des autres, soit garantie par un ensemble de normes qui vise à les protéger.

Le ministère que je dirige a oeuvré et continuera à oeuvrer avec conviction à la mise en place d'un cadre général de conduite sécuritaire sur les rues et les routes du Québec. Bien que je croie que les meilleurs résultats seront obtenus en inculquant le respect des lois aux Québécois, j'ai voulu simplifier ce qui dans le présent Code de la route est relatif aux sanctions afin d'en faciliter l'application par les divers responsables, car encore faut-il que soient appliquées et respectées les normes que nous établissons.

J'en arrive maintenant à dégager de l'ensemble de la problématique du Code de la route les deux grands objectifs, sur lesquels se fonde l'avant-projet de loi qui est soumis à l'étude de cette commission parlementaire. Le premier grand objectif du nouveau Code de la route est celui de favoriser le maximum de sécurité pour tous les utilisateurs de notre réseau de circulation, qu'il s'agisse des conducteurs ou de leurs passagers, de cyclistes et des piétons. Le nouveau code introduit à cet effet des mesures propres à assurer une sécurité accrue pour tous et chacun d'entre nous. Mais il faut bien comprendre que le Code de la route est un instrument réglementaire qui vise à donner un cadre à nos pratiques d'utilisation du système routier. C'est d'abord et avant tout par des moyens efficaces d'éducation et aussi de contrôle que nous allons amener les Québécois à des habitudes plus conformes aux normes de la sécurité.

Cet objectif, M. le Président, relève de ma responsabilité et je suis heureux de vous informer que les priorités que je m'étais fixées en cette matière en 1977 sont, à toutes fins utiles, réalisées. Cependant, nous pouvons toujours encore continuer d'améliorer la situation.

L'énumération de toutes les mesures que j'ai prises depuis 1976 qui, comme cela a été le cas pour le député de Charlevoix dans le temps, ont été des mesures ponctuelles, mais qui quand même dénotent un intérêt pour assurer une plus grande sécurité routière, cette énumération est telle que j'ai choisi de l'annexer à la présente allocution pour référence. Des copies du bilan de ces réalisations ont été transmises aux media d'information afin de permettre aux Québécois de juger de l'importance qu'accorde à la sécurité l'actuel gouvernement du Québec comme, d'ailleurs, tous les parlementaires.

Le deuxième grand objectif que poursuit la réforme du Code de la route est de resituer l'automobile par rapport aux autres modes de transport. En ce qu'il est réglementaire, le code peut néanmoins favoriser le transport en commun, tout en reconnaissant les vélomoteurs, les bicyclettes et les piétons comme utilisateurs à part entière de notre système routier. Cela paraît évident pour chacun d'entre nous, mais il faut que tous les Québécois soient sensibilisés à cette évolution de nos habitudes de transport. C'est pourquoi le nouveau Code de la route propose en quelque sorte les bases de ce que nous aurons à perfectionner au fur et à mesure des besoins

changeants de nos comportements vis-à-vis de cette question.

En conclusion, M. le Président, je veux insister sur le fait que l'avant-projet de loi sur le Code de la route est plus que la mise en oeuvre de nombreux règlements éparpillés. Il constitue une pièce législative qui nous permettra d'effectuer un tournant historique dont les conséquences bénéfiques se feront sentir au fur et à mesure que s'y ajustera le comportement des Québécois. A moins qu'on ne me prouve le contraire, j'entends poursuivre les objectifs généraux dont je viens de vous faire part. Cependant, j'ai besoin des avis et des conseils de tous ceux, tant de la commission que du public, qui se feront entendre au cours des quatre jours d'audiences de la commission, quant aux modalités d'application de ces objectifs.

J'ai aussi besoin de l'appui de tous ceux qui font le poids auprès de l'opinion publique québécoise, en particulier les media d'information pour que soit véhiculé au plus grand nombre, de la façon la plus claire possible, le sens de la responsabilité collective des Québécois auquel je fais appel en présentant ce nouveau Code de la route.

M. le Président, en terminant, j'insiste pour dire que je n'ai pas voulu prendre position, comme tel, sur des recommandations ou sur l'ensemble des propositions du Code de la route, parce que je voulais que votre commission parlementaire reste vraiment ouverte aux suggestions positives qu'on nous fait. Je pense, M. le Président, que toute la question de la sécurité routière et du Code de la route relève de l'ensemble des Québécois.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. Il y aurait lieu peut-être, avant de procéder à d'autres commentaires, de demander le consentement des membres de la commission pour annexer au journal des Débats les différents communiqués du ministère.

M. Gratton: M. le Président, il me semble que...

M. Lessard: ... il ne s'agit pas d'un communiqué. Il s'agit d'un... Excusez-moi, cela touche les différentes mesures qui ont été prises depuis 1976, concernant la sécurité routière. A ce moment-là, le communiqué comme tel n'en fait pas partie.

M. Gratton: M. le Président, quant à nous, nous serions tout à fait disposés à ce que ce document soit déposé ou remis aux membres de la commission, sans pour autant être annexé ou reproduit au journal des Débats, car il s'agit là d'un précédent.

M. Lessard: Non, il ne s'agit pas du tout d'un précédent.

M. Gratton: D'accord à ce point de vue, à condition, M. le Président, qu'on nous en remette copie immédiatement, s'il vous plaît.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Je pense, M. le Président, que je le sou mets comme information. Je pense qu'il est important que le public sache quelles sont les mesures ponctuelles qui ont été prises depuis quelques mois, quelques années, concernant le Code de la route, ou les modifications ponctuelles au Code de la route. Alors, les membres de la commission, c'est à votre disposition.

Le Président (M. Bordeleau): On en distribue une copie à chaque membre de la commission et on pourra l'annexer au journal des Débats. M. le député de Charlevoix, (voir annexe).

M. Raymond Mailloux

M. Mailloux: M. le Président, afin de permettre que le plus d'intervenants possible qui se sont déplacés puissent être entendus aujourd'hui, contrairement à ce que je prévoyais, je ne ferai pas la lecture du mémoire d'ouverture que j'avais préparé au nom de l'Opposition officielle. C'est plutôt mon intention de revenir sur quelques points particuliers sur lesquels l'Opposition voudrait être éclairée davantage et les points sur lesquels il y aura peut-être un désaccord profond entre l'Opposition officielle et le gouvernement.

Je voudrais, cependant, avant d'entrer dans le vif du sujet, dire qu'en raison des nouvelles affectations des membres de l'Opposition officielle c'est mon collègue de Gatineau qui sera dorénavant critique officiel de l'Opposition en matière de transports. C'est d'un commun accord, et je ne suis pas sans dire qu'après une douzaine d'années dans cette activité on vient les idées un peu embrouillées. Je pense que cela apportera un meilleur éclairage de la part des forces de l'Opposition et je le sens pleinement qualifié pour occuper une telle fonction.

M. le Président, j'ai passé, comme je viens de le dire, pas mal de temps dans cette activité; l'étude du Code de la route, pour ceux qui sont près de cette activité, on ne peut la faire sans penser immédiatement à la sécurité routière. Il est bien évident que les nombreux intervenants qui feront valoir leurs intérêts ou l'intérêt commun espèrent un nouveau Code de la route, qui est d'ailleurs en préparation depuis 1975-1976. Il y a eu deux avant-projets de loi dont j'ai pris connaissance moi-même à la fin du dernier gouvernement et je pense qu'on retrouve à l'intérieur de l'avant-projet du Code de la route certains éléments des mêmes fonctionnaires qui avaient commencé ces études; on retrouve plusieurs des éléments. Il y a, par contre, des éléments très nouveaux qui apparaissent, avec lesquels nous sommes peut-être en désaccord profond.

Je disais qu'il est impossible de penser à permettre une utilisation maximale du réseau routier dans les meilleures conditions possible sans penser d'abord à la sécurité routière. L'Op-

position officielle trouve très difficiles à accepter les pouvoirs réglementaires que se donne le ministre dans l'avant-projet de loi. Qu'on pense aux articles 402 à 414; pour une première fois, les pouvoirs réglementaires sont tels qu'on pourrait complètement annihiler presque tous les effets de la loi, simplement par les pouvoirs réglementaires qui y apparaissent. Je ne sais pas qu'il y ait de précédent, dans aucun projet de loi, où le gouvernement s'arroge de tels pouvoirs. L'ensemble du Code de la route qui sera voté par l'ensemble des parlementaires pourrait être modifié presque dans l'ensemble de ses composantes, simplement par les pouvoirs réglementaires que se donne le gouvernement. Je vous dis immédiatement que, quand nous viendrons en Chambre, s'il n'y a pas eu d'amendements profonds à ce chapitre IX il y aura sûrement un "filibuster" important auquel fera face le parti ministériel.

(15 heures)

Je voudrais également parler de la section III où l'on parle des rapports médicaux. Dans le Code de la route actuel, il y a déjà une disposition par laquelle les médecins doivent faire rapport de maladie constatée chez un patient causant un danger pour la sécurité routière. Par contre, à ce que je sache, le Code de la route n'allait pas jusqu'à imposer des infractions aux médecins qui ne faisaient pas un tel rapport. J'ai lu attentivement l'ensemble des mémoires dans les trois semaines qui ont précédé la tenue de cette commission et j'ai quand même été un peu estomaqué de voir le radicalisme que démontrait l'avant-projet du Code de la route. On demandera à tout médecin, tout omnipraticien, tout chirurgien de rapporter au directeur du BVA tout comportement de santé qui serait nocif à la conduite d'un véhicule automobile.

Ici, par contre, je vais faire une division bien profonde entre les véhicules publics et les véhicules privés. Je pense que pour tout véhicule public l'imposition qui est faite l'est de façon à protéger la vie de gens qui ne connaissent pas le conducteur d'un véhicule. L'Etat doit s'assurer que ce conducteur est en pleine possession de ses moyens. Par contre, pour le véhicule de promenade qui est responsable, je l'avoue, de nombreux accidents — je pense que 80% des accidents sont causés par des véhicules de promenade au Québec, depuis les toutes dernières années ou depuis l'ensemble des années qu'on a vécues — j'espère que la commission viendra nous éclairer sur le nombre de personnes qui sont tuées ou qui sont blessées à la suite du comportement de santé d'un conducteur.

Je ne voudrais pas que l'Etat fasse cela, mais dans ma conception de la sécurité routière, ce que je comprends mal, c'est qu'environ 75% des accidents au Québec ont comme cause première les facultés affaiblies par l'alcool. On ne peut pas se cacher la vérité: c'est cela la triste réalité: 75% des accidents sont causés par le phénomène "ivresse au volant" qui amène l'ensemble des autres infractions dont le conducteur se rend responsable. Personne d'entre nous n'obligerait le

tenancier qui voit partir un individu avec 0,15 ou 0,20 d'alcool dans le sang à le dénoncer à la police. Dans l'ensemble du Code de la route, il ne semble pas qu'on mette tellement l'accent sur le phénomène des pénalités pour les infractions d'ivresse au volant.

C'est pourquoi sans apporter un refus catégorique aux rapports médicaux qui pourraient être faits par les spécialistes et par les omnipraticiens, probablement les optométristes qu'on a oubliés, mais qui font quand même partie de cette discipline, je me pose de sérieuses questions parce que le registre des électeurs dont on a beaucoup entendu parler dans un autre projet de loi viendra se compléter par un rapport médical où chaque citoyen verra même son état de santé étalé à la face du public.

M. le Président, il y a également une indication dans cet avant-projet de loi qu'il serait permis de tourner à droite sur un feu rouge. J'avoue que c'est tentant de dire oui à une telle possibilité et la plupart des mémoires y souscrivent assez généreusement. Je constate, par contre, qu'une des villes où le phénomène pourrait probablement aggraver la situation, la ville de Montréal, entre autres, s'est opposée assez vertement à cette obligation. Si je fais erreur, on me le dira plus tard. Quand on connaît le peu d'attention que porte le conducteur québécois à un piéton qui est une quelconque marchandise qui nuit à la circulation, il faudra que le législateur, s'il accorde une telle permission, regarde bien attentivement les statistiques d'accidents des toutes dernières années, alors qu'on constate déjà, avant qu'une telle permission soit accordée, ce qui dégagerait le trafic...

Je conviens qu'il y a des avantages: conservation d'énergie. Il y a une quantité de situations aberrantes où il n'y a pas de trafic et qu'on peut passer. Dans une ville comme Montréal, les gens du Montréal métropolitain connaissent parfaitement les artères où il y a un achalandage considérable. Je ne voudrais pas me mettre à la place du piéton qui voudrait traverser une de ces artères-là alors qu'on permettra à l'automobiliste, pour toutes sortes de raisons, de tourner sur un feu rouge. Je disais tantôt d'examiner les statistiques de la circulation routière, des accidents. Déjà, en 1975, on constatait que 20% du total des accidents au Québec concernaient les piétons et que 17% ou 18% des blessés du Québec étaient également des piétons. Cela ne veut pas dire que c'est simplement au coin de la rue. Cela peut être le piéton qui circule le long d'une route également. Il y a quand même, dans ces statistiques, ces éléments qui démontrent au législateur qu'il devra apporter une attention tout à fait spéciale s'il permet une telle possibilité aux conducteurs d'automobiles.

Etant donné que je ne lis pas mon mémoire... il y a également l'ensemble des mémoires des corps policiers qui ont à faire la circulation au Québec. Il y a des comportements très différents venant d'un corps policier provincial et d'un corps policier municipal. Je ne voudrais pas prendre cela à mon compte, mais je me suis toujours

demandé comment il se faisait qu'un corps policier provincial qui avait comme fonction principale d'assurer d'abord la sécurité routière... Peut-être pas dans les très grandes villes que je connais moins comme Montréal alors que la direction de la ville, le conseil municipal donne des ordres à la police municipale, mais doit-on s'occuper davantage de la sécurité que des billets de stationnement ou autres qui peuvent congestionner la ville? Je constate un phénomène certain: c'est que quand on a affaire aux corps policiers municipaux ruraux — ce que j'affirme là, c'est un milieu dans lequel je vis — la sécurité routière vient peut-être des autorités municipales, mais c'est le dernier souci de la plupart de ces corps. Je ne porte pas le blâme directement aux policiers. Je pense qu'il y a des ordres donnés dans les sûretés municipales, c'est un travail qui appartient à d'autres; personne ne s'en occupe. Il s'agit de demeurer dans le milieu rural pour savoir que sur n'importe quelle artère, grande route qui traverse nos petites villes, on passe à 70 milles et à 75 milles à l'heure. Quels que soient les effectifs municipaux, personne ne s'occupe évidemment des gens qui ont à protéger le piéton ou à assurer la sécurité routière.

M. le Président, je pense qu'on pourra, en cours de route, poser des questions pertinentes. Par contre, on a fait référence tantôt à des mesures adoptées en 1976 qui ne semblaient pas populaires. C'est vrai que j'avais eu énormément de difficultés à faire accepter la loi 13 par mes collègues, par le gouvernement du temps. Elle a été adoptée après de nombreuses discussions. J'ai dû revenir à la charge plusieurs fois avant qu'elle ne soit acceptée. Dans le rapport de la Régie de l'assurance automobile, on dit qu'il faudrait faire des sondages avant d'imposer des mesures impopulaires. Les sondages avaient été faits dans le temps. Je pense que le directeur du BVA qui est ici peut l'affirmer: les sondages avaient été faits et près de 75% des gens acceptaient la réduction de la limite de vitesse et le port de la ceinture de sécurité. Il avait été constaté, huit ou neuf mois plus tard, par d'autres enquêtes que près de 60% et 70% des gens acceptaient également de se conformer à la directive. On constate aujourd'hui que 60% des gens s'en "foutent". Autant pour les limites de vitesse que pour le port de la ceinture, je pense que c'est la volonté gouvernementale qui doit primer là-dedans.

Le ministre des Transports est placé dans la même situation que j'étais. Il a également de la difficulté à faire accepter des mesures par les autorités gouvernementales. Malgré les nombreuses campagnes d'information qui se font, par la régie, par lui, on ne sent pas derrière cela que les effectifs policiers ont des ordres radicaux de faire appliquer les lois. Je vais donner un exemple particulier: On va beaucoup parler d'écoles de conduite, de comportement du chauffeur québécois. Je voudrais que l'ensemble des intervenants nous disent comment il se fait que ce fameux conducteur québécois cause tellement d'accidents au Québec — presque un record pour tous les pays industrialisés — et qu'à l'instant où il

franchit les frontières, son comportement si douteux au Québec devient un comportement presque exemplaire; il est aussi bon conducteur que les autres.

Il faudrait peut-être se poser des questions, à savoir si c'est réellement son comportement ou si c'est l'inapplication des lois, le fait que chaque conducteur sait qu'il va y avoir impunité. Il faudrait peut-être se poser la question durant ce débat. Pourquoi y a-t-il un double comportement semblable?

Je constate que malgré l'ensemble des campagnes de publicité qui sont faites actuellement sur le respect des lois, il n'y a pas, en arrière de tout cela, de la part de tout l'appareil gouvernemental, la volonté très nette de diminuer le milliard de perte que cela coûte par année, les 20 000 morts depuis les toutes dernières années. On était rendu à 54 000 accidents par année. Il n'y a pas une guerre civile qui produit cela. On a baissé le nombre, avec le port de la ceinture de sécurité et des limites de vitesse les deux premières années, à 43 000 en 1976/77. On remonte. Tantôt, j'ai entendu le ministre, dire 1776, alors qu'en 1976/77, on était baissé de 1893 à 1589 morts et 1556. Alors, on est parti dans l'autre sens encore avec toutes les complications et 6000 lits d'hôpitaux occupés occasionnellement par les blessés de la route. Cela mérite que les Québécois pensent que le Code de la route est un outil probablement important à étudier, mais avec ces conséquences de santé et de vies humaines, je pense que c'est important que tout le monde mette la main à la pâte et fasse en sorte qu'on perde ce triste championnat.

M. le Président, si vous le permettez, en cours de route, pour alterner, mon collègue de Gatineau ou moi-même pourrions intervenir sur des questions.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, M. le député de Charlevoix. M. le député de Richmond.

M. Yvon Brochu

M. Brochu: J'ai seulement quelques commentaires à faire, avant qu'on puisse commencer les travaux de cette commission parlementaire avec l'audition des mémoires. Je pense que le Code de la route fait partie un peu de l'ensemble de cadres législatifs qui ont, de temps à autre, nécessairement besoin d'être rafraîchis, d'être modernisés, d'être adaptés à des situations qui, elles, évoluent et je pense que c'est dans le cadre de discussions qu'on entreprend les travaux de la présente commission parlementaire, en ayant en tête, évidemment, comme l'a souligné un de mes collègues, cette préoccupation majeure pour la question de sécurité routière, mais avec arrière-fond. Je pense qu'on aura l'occasion d'y revenir également, avec toute la question de la situation énergétique dans laquelle on se trouve actuellement et qui a besoin de trouver un appui dans les différents cadres législatifs d'un ministère ou de l'autre si on veut être capable de faire face aux différentes situations.

M. le Président, en écoutant mes collègues, en écoutant les propos du ministre tout à l'heure, il m'est venu la réflexion suivante, c'est que les lois sont une chose, mais le respect qu'ont les citoyens envers cette loi, c'en est une tout à fait différente. Je pense que c'est une question d'attitude fondamentale par rapport à la loi, le citoyen face au cadre législatif dans lequel il vit, devant lequel on se retrouve actuellement. Je pense que mon collègue, qui vient de me précéder, en a fait état de façon passablement éloquente en indiquant que, à toutes fins utiles, il peut exister le meilleur cadre législatif possible, mais si la loi n'est qu'un cadre législatif, une description de situations qu'on désire ne pas voir ou de réglementations, mais qu'elle n'est pas effective, vivante, qu'elle ne contient pas tout un appui au niveau de l'application, à ce moment, elle devient tout à fait futile et on se retrouve un peu dans des situations statistiques comme celles qu'a décrites le député de Charlevoix.

Dans ce sens-là, il faudrait peut-être avoir comme préoccupation, derrière tout ce travail immense qui a été fait au niveau de la refonte du Code de la route et qui se fait actuellement et qui va se faire, d'assurer un appui dans les faits pour que cela ne reste pas lettre morte.

Je sais que fondamentalement, au bout de la ligne — il faut qu'on en soit conscient également — il n'y a aucune loi qui pourra avoir suffisamment de dents pour être appliquée parfaitement si les citoyens eux-mêmes ne sont pas conscients, au point de départ, de leurs responsabilités et du rôle qu'ils ont d'abord à jouer comme citoyens là-dedans. L'idéal, c'est d'arriver à une situation où les citoyens n'ont pas besoin d'un policier à côté d'eux pour respecter la loi, mais que cela devienne vraiment quelque chose de personnel, de volontaire, qu'on respecte les lois comme cela.

Je pense que le nombre de mémoires qui ont été présentés dans le cadre des travaux de cette commission parlementaire souligne l'intérêt que ce problème revêt, l'importance du sujet qui est traité et je pense qu'avec cet ensemble, on pourra amorcer une discussion tout à fait valable, en ayant en tête ces principes auxquels je faisais référence tout à l'heure. En ce qui me concerne, je serais prêt à procéder immédiatement à l'audition des mémoires, pour qu'on puisse entamer des discussions et aller un peu plus loin.

Le Président (M. Bordeleau): Merci M. le député de Richmond. M. le ministre des Transports.
(15 h 15)

M. Lucien Lessard

M. Lessard: Je voudrais d'abord, remercier mes collègues, parce que je pense que chacun va prendre conscience de ces discussions de plus en plus. C'est exact, comme le disait le député de Charlevoix, qu'on a un problème au niveau du gouvernement lorsqu'il s'agit de coordonner l'ensemble des lois. C'est le ministre des Transports

qui est responsable de la législation du Code de la route et c'est le ministère de la Justice qui est responsable bien souvent de son application. C'est pourquoi — très brièvement, car je ne veux pas prolonger la discussion là-dessus, on aura l'occasion d'en discuter — on a créé — j'espère que cela va être une structure efficace — ce qu'on appelle le Conseil de la sécurité, qui réunit le ministre de la Justice, le ministre des Transports, le ministre responsable de la Régie de l'assurance automobile, ainsi que le ministre de l'Éducation et d'autres ministres qui interviendront de façon sectorielle, lorsqu'on en aura besoin.

Je pense, comme le disait le député de Charlevoix, qu'il est fondamental, avec des coûts socio-économiques de \$1 milliard, qu'au niveau du gouvernement du Québec, par l'intermédiaire non pas d'un seul ministre, mais d'une structure permanente, d'une structure qui coordonne l'ensemble des activités du ministère, d'en arriver à démontrer une volonté gouvernementale et surtout de faire en sorte que les lois soient là. Quelles que soient ces lois ou quelque parfaites qu'elles puissent être, si ces lois ne sont pas appliquées, ce sont des lois qui sont inutiles. C'est dans ce sens, je pense, que cette commission va s'engager — et soyez convaincus que nous avons tous la volonté, comme les groupes qui sont là, de corriger la situation — mais c'est certain aussi qu'il y a une génération qui ne sera pas facile, pour qui ce ne sera pas facile de remonter la côte. C'est pourquoi on a toute une série de programmes, dont on pourra parler, auprès des jeunes, de la maternelle jusqu'au CEGEP, en vue de rééduquer complètement notre jeunesse dans le sens d'une meilleure observance de la loi. Merci, M. le Président.

Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. Alors, je pense que nous pouvons maintenant procéder à entendre les différents groupes qui attendent déjà. J'appelle donc immédiatement l'Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec à venir s'asseoir à la table en avant et je vous demanderais d'abord de bien vous identifier pour s'assurer de la bonne compréhension au journal des Débats.

M. Letendre (Eugène): M. Laurent Caron, à ma droite, et je suis Eugène Letendre.

Le Président (M. Bordeleau): Vous pouvez y aller, M. Letendre.

M. Letendre: M. le ministre, messieurs les membres de la commission, permettez-moi, au nom de l'Union des conseils de comté, de vous remercier de nous avoir donné la chance et l'avantage d'apporter ces quelques réflexions devant la commission.

L'Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec Inc. représente les

municipalités régies par le Code municipal et elle se réjouit du fait qu'un avant-projet du Code de la route ait maintenant été déposé. Nous nous replaçons dans la perspective où le gouvernement actuel promettait ou s'engageait à décentraliser ses pouvoirs ou à donner plus d'autonomie aux autorités locales. Nous croyons que certains aspects de cette loi revêtent un caractère très centralisateur et contraire aux politiques préconisées par le gouvernement actuel. Nous insisterons donc en particulier sur certaines ambiguïtés de la loi et aussi sur certaines réalités du monde municipal rural d'aujourd'hui.

L'autonomie municipale est une valeur à sauvegarder si l'on considère qu'à l'époque où le Code municipal fut adopté, toutes les municipalités rurales se ressemblaient dans leurs besoins et dans leur développement. Aujourd'hui, ces municipalités ont pris des visages très différents d'un endroit à un autre. Certaines ont développé une vocation résidentielle, d'autres ont conservé leur vocation agricole, alors que d'autres sont devenues à vocation touristique. Certaines d'entre elles cumulent même toutes ces vocations à la fois, d'où l'importance de conserver son autonomie à l'autorité locale pour que sa réglementation particulière corresponde bien à son orientation et à sa vocation. Nous insistons donc sur le fait que les administrateurs municipaux sont plus au courant des problèmes de sécurité, de bien-être ou de circulation dans leur municipalité que l'autorité provinciale.

Nous croyons que l'article 418 de l'avant-projet qui nous a été soumis ne tient pas compte de cette réalité. Il oblige l'autorité locale à faire approuver tous ses règlements sur des matières visées au Code de la route par le ministère des Transports. Cette formalité nous semble inutile. Nous sommes bien d'accord pour tout règlement que nous pourrions adopter concernant des routes dont l'entretien est en totalité à la charge du ministère des Transports ou, encore, des routes numérotées; nous sommes d'accord qu'un tel règlement d'une autorité locale soit soumis à l'approbation du ministre, mais nous nous opposons à ce qu'un règlement soit soumis à l'approbation du ministre lorsqu'il s'agit d'un chemin tombant sous la juridiction municipale locale.

Lorsqu'il s'agit d'un chemin qui n'est pas une route numérotée ou qui n'est pas à l'entretien total du ministère des Transports, nous croyons que la municipalité devrait avoir pleinement le pouvoir d'en réglementer seule l'usage, en respectant les dispositions du Code de la route.

L'expression "dont il a l'entretien" ou "dont elle a l'entretien" que nous retrouvons à bien des endroits dans l'avant-projet du Code de la route devrait être éclaircie et précisée de façon que l'autorité locale ait une juridiction claire et sans ambiguïté sur tout chemin public qui n'est pas un chemin public dont le ministère des Transports a l'entretien total ou qui n'est pas une route numérotée.

Cette juridiction étant établie, chaque autorité locale pourrait, en conformité avec votre Code de

la route, appliquer ses propres règlements et assurer ainsi la sécurité du public, son bien-être, de même qu'une circulation plus adéquate. Si nous avons insisté sur cet aspect important du Code de la route, plutôt que sur une foule de petits détails, c'est que d'autres articles, en particulier les articles 422 et 425, peuvent représenter une confirmation des principes de centralisation et d'une intrusion gouvernementale dans les affaires locales que nous avons maintes fois dénoncée dans le passé.

Nous croyons que l'article 422 permettant au ministre des Transports d'accorder des subventions pour favoriser l'application du Code de la route devrait prévoir que le ministre peut adopter des règlements ou établir des normes qui s'appliqueraient à toutes les municipalités du Québec régies par le Code municipal et fournir une assistance financière suivant ces normes.

Quant à l'article 425, il est superflu et inutile; le Code municipal prévoit déjà une classification pour lesdits chemins. Quant aux chemins publics municipaux, il appartient à chaque autorité locale de classer et de réglementer ses propres chemins.

Nous voulons profiter de l'occasion qui nous est fournie pour vous soumettre qu'il est de notoriété que l'approbation des règlements municipaux par le ministre est souvent faite au niveau du divisionnaire régional des transports.

Nous souhaiterions que, lorsqu'une municipalité voit l'approbation d'un règlement refusée, elle puisse avoir une façon d'en appeler de ce refus auprès d'un organisme qui pourrait relever du ministère des Affaires municipales et qui pourrait reconsidérer cette décision du ministre des Transports.

Nous pensons en particulier à la réglementation de la vitesse sur les routes numérotées traversant les villes qui sont situées sur lesdites routes, à l'installation d'arrêts obligatoires à certaines intersections, de même que la réglementation du stationnement. Nous comprenons que le ministre des Transports a comme responsabilité d'assurer des communications entre les différentes municipalités du Québec, mais nous croyons ainsi que cette obligation n'est pas inconciliable avec l'organisation interne de la circulation dans une municipalité, de même qu'avec la protection, la sécurité du public et l'intérêt desdites municipalités.

En conclusion, nous croyons que, pour assurer le respect tant des impératifs qui se posent au ministre que de ceux qui se posent aux autorités locales, l'Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec est prête à collaborer avec le gouvernement pour que l'avant-projet du Code de la route soit révisé de façon à assurer la responsabilité de l'autorité municipale locale sans nuire au bon développement du système général des transports au Québec. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Letendre. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: M. le Président, c'est exact qu'il peut apparaître que le ministre se donne dans le Code de la route des pouvoirs — qui existaient, d'ailleurs auparavant — qui semblent discrectionnaires. Maintenant, il faut penser une chose aussi — le député de Charlevoix insistait tout à l'heure un peu sur cela — c'est que le ministre des Transports a la responsabilité comme tel de l'ensemble de la sécurité routière. Pour assurer la sécurité routière, il faut que nous ayons, dans l'ensemble du Québec, une signalisation uniforme, que nous ayons une codification de la loi ou un Code de la route uniforme. C'est dans ce sens et non pas dans le sens de vous bluffer; il faut justement en arriver à un code qui soit uniforme parce que, si chacune des municipalités du Québec possède son propre code, il va se poser des problèmes de circulation très sérieux.

D'ailleurs, vous dites à la page 3, troisième paragraphe: Lorsqu'il s'agit d'un chemin qui relève de la municipalité, etc., "nous croyons que la municipalité devrait avoir pleinement le pouvoir d'en réglementer seule l'usage en respectant les dispositions du Code de la route." Si vous respectez les dispositions du Code de la route, je ne vois aucun problème qui pourrait être soulevé à ce moment-là puisque le ministre, de façon presque automatique, va accepter la réglementation qui est soumise par les municipalités. Mais nous sommes tous les jours, par exemple, sujets à des demandes concernant des feux de signalisation des municipalités, à des demandes concernant, par exemple, la réduction de la limite de vitesse. Il y a des normes, des critères généraux pour l'ensemble du Québec. Dernièrement, par exemple, on me demandait, dans le prolongement d'un village là où la municipalité avait permis la construction d'un certain nombre de maisons qui étaient situées assez loin du village, de diminuer la vitesse de 55 milles à 30 milles à l'heure ou à 50 kilomètres.

Il y a des problèmes sérieux qui se posent. D'abord, on fait un peu des statistiques avec le système de radar qui a été expliqué dernièrement dans le journal L'Equipe. On tient compte aussi, tout en essayant de corriger la situation, de la possibilité de concrétiser des mesures comme la réduction de vitesse. J'ai déjà fait l'expérience dans un village qui était très étendu dans l'ensemble du Québec. Malheureusement, après trois jours, les policiers nous ont indiqué qu'il était extrêmement difficile de faire appliquer une réduction de limite de vitesse à 30 milles à l'heure puisque les gens n'avaient vraiment pas conscience de passer dans une localité d'une importance certaine. Donc, pour l'usager, il ne faut pas que les routes deviennent continuellement des zones de 30 milles à l'heure. Il faut certainement prévoir la sécurité routière, mais on a des villages au Québec qui s'étendent sur trois ou quatre milles de longueur. Si on met, chaque fois qu'on nous en fait la demande, des réductions de vitesse... Avant de dire non, si on s'aperçoit que c'est réel qu'il y a un taux d'accidents très sérieux, on l'accepte. Quant à moi, il ne s'agit pas — je termine là-dessus et j'aimerais avoir vos commentaires — d'es-

sayer d'écraser les municipalités et de centraliser complètement au niveau du gouvernement, mais il s'agit, par exemple, d'avoir un système, un Code de la route qui soit appliqué de façon uniforme dans l'ensemble du Québec. Sinon, comme on a environ 100 municipalités au Québec, on va certainement arriver à des problèmes très sérieux concernant cette uniformité.

Ce sont surtout des commentaires plutôt qu'une question. J'aimerais que vous me répondiez de quelle façon, en donnant exclusivement le contrôle de la signalisation ou le contrôle du Code de la route à chacune des municipalités du Québec à l'intérieur de son territoire, on peut en arriver à une certaine uniformité du Code de la route. Est-ce que cette uniformité du Code de la route est nécessaire? Est-ce qu'on doit avoir des lois, par exemple, pour une municipalité de 100 habitants et d'autres lois ou une autre loi pour une municipalité de 10 000 ou 15 000 habitants? J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet.
(15 h 30)

Le Président (M. Bordeleau): M. Letendre.

M. Letendre: Je ne pense pas que, dans notre mémoire, il soit écrit que nous voulons contrôler tout ce qu'il y a sur le territoire. Il y a des routes qui sont entretenues ou numérotées par le gouvernement, ce sont des routes qui sont reconnues beaucoup plus passantes. Je comprends qu'à un moment donné les municipalités donnent des permis de construction le long de ces routes et cela devient un grand village. Si on veut protéger nos citoyens, je pense qu'il va falloir faire quelque chose. Continuer à jouer comme on le fait là — une municipalité met une affiche de 40 milles à l'heure; le chef divisionnaire vient, il l'enlève et il en pose une de 50 milles ou 60 milles à l'heure, je m'excuse de parler de milles, c'est une vieille habitude — ce n'est pas de cette façon qu'on va protéger nos piétons et qu'on va protéger notre monde.

On dit dans notre mémoire qu'il y a des routes qui sont des chemins privés et qu'il y a des routes qui sont municipales. Là-dessus, on voudrait au moins pouvoir intervenir pour sauvegarder un peu la vie de nos citoyens et leur ménager des réparations d'automobile. C'est dans ce sens que nous avons fait notre mémoire. On sait que c'est un avant-projet et on veut continuer à travailler avec vous afin de trouver quelque chose qui fasse autant que possible l'affaire de tout le monde.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: Une dernière question, M. le Président. Je pense que le député de Charlevoix a dû vivre cette expérience. Le gouvernement du Québec, actuellement, fait des efforts très sérieux justement en vue de diminuer le taux d'accidents à l'intérieur des municipalités. Nous faisons des efforts très sérieux pour essayer de contourner les villages lorsqu'il s'agit de routes régionales importantes. Nous avons des objections majeures parce que, dit-on, il y a une relation entre l'économie du

village et la circulation automobile. Nous faisons donc des efforts importants pour essayer de contourner les villages, pour diminuer le nombre d'accidents et augmenter la sécurité routière et c'est une difficulté énorme pour le gouvernement du Québec. On fait toujours de la consultation, on demande toujours l'accord des municipalités concernées et dans une grande partie des municipalités, on s'oppose au contour de ces villages.

Est-ce que votre organisme, comme tel, pourrait nous donner des explications sur cela? Au niveau de l'Union des conseils de comté, est-ce qu'on se préoccupe un peu de ce problème?

M. Letendre: M. le ministre, si vous voulez qu'on vous fournisse quelque chose de plus approfondi sur l'étude dont vous me parlez, des contours de villages, on pourra le faire. Actuellement, je n'ai pas ce qu'il faut pour vous répondre. Je pourrais peut-être vous souligner quelque chose qui a certainement dû être porté à votre attention. Vous avez des subventions qui sont données aux municipalités par le ministère de l'Environnement ou par le ministère des Affaires municipales pour l'installation des égouts et des aqueducs. Déjà, il faut avoir un certain nombre d'habitations pour que cela puisse être subventionné. Si on fait des chemins de contour, vous allez avoir des gens qui vont aller se construire sur les chemins de contour — on parle d'un petit village — et cela devient très onéreux de fournir l'eau, les égouts, les trottoirs à ces gens-là. Cela prend une concentration de population dans un même endroit. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles certaines municipalités vous donnent des refus. Si vous voulez avoir une étude plus approfondie, on a un comité qui travaille là-dessus et il pourra vous donner cela.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: C'est le contraire, je pense, on tient compte de ce fait, on ne veut pas que la municipalité se déplace, sinon, on devra reconstruire une autre route dix ans après. Donc, on précise une condition, le non-accès le long de cette route régionale, de telle façon que les municipalités n'ont pas la possibilité de se déplacer.

J'ai voulu soulever le problème parce que c'est quand même un problème très sérieux. Lorsque nous parlons de sécurité routière, il faut en même temps envisager justement de passer le moins possible à l'intérieur des agglomérations semi-urbaines, rurales ou urbaines.

M. Caron (Laurent): Sans méchanceté, M. le ministre, j'imagine que la loi 125 sur l'aménagement va nous éviter ces oppositions difficiles, c'est-à-dire que nous espérons que les contours feront aussi partie des préoccupations de la loi 125 et, évidemment, de la loi 90, qu'ils n'iront pas non plus hacher le sol agricole.

Il reste qu'il ne faut pas trop se surprendre non plus que le monde municipal... le monde rural

en particulier soit un monde stable. Ce sont des gens qui se conduisent bien, la police n'a pas beaucoup de travail dans nos coins. Ces gens, à la suite de cela, sont aussi un peu traditionnels. Il faut leur pardonner ce défaut, la qualité de leur stabilité. Quand les gens sont habitués à voir une rue à un endroit, c'est toujours sentimentalement difficile de faire des changements. Je connais plusieurs maires qui ont été battus pour des choses semblables, pour avoir laissé contourner leur village historique par des routes.

Je pense qu'on peut dire qu'on peut même engager l'union à collaborer à un projet de loi semblable pour diminuer ces impacts assez locaux, d'ailleurs, et qu'on verra de moins en moins avec la loi 125, si elle est convenablement appliquée.

Le Président (M. Bordeleau): Merci.

M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Je suis porté à appuyer cette demande de l'union dans le sens de libérer les municipalités de la nécessité de faire approuver la réglementation pour l'application du Code de la route en ce qui regarde les routes qui sont, du côté de l'entretien, à la charge complète des municipalités locales.

Par contre, est-ce que je comprends bien le sens du mémoire lorsqu'on parle de la nécessité ou du souhait d'avoir un droit d'appel au moment où une réglementation n'est pas approuvée par le ministre? Est-ce qu'il s'agirait là d'une réglementation qui serait adoptée par une municipalité locale, mais qui toucherait ou concernerait des routes à l'entretien du ministère?

M. Letendre: Qui toucherait des chemins privés ou municipaux.

M. Gratton: Si je comprends bien, à défaut d'obtenir satisfaction quant à votre premier souhait, de ne pas avoir à obtenir l'approbation du ministre quant à un règlement qui concerne des routes strictement municipales, à défaut de l'obtenir, vous dites: Tout au moins, donnez-nous la loi d'appel. Est-ce cela?

M. Letendre: C'est ce que je comprends. Il y a une chose que je voudrais vous expliquer. Le type qui devait être ici aujourd'hui a été hospitalisé à la suite d'un accident d'automobile. Les deux autres membres de la commission l'ont su trop tard, ils ne pouvaient pas venir. On vient au pied levé remplacer ces gens-là ce matin. Pendant les travaux, on n'était pas là pour entendre les discussions. Ce que je comprends, c'est à peu près la même chose que vous.

M. Gratton: On va bien s'entendre, vous et moi, M. Letendre, parce que je relève au pied levé aussi et à deux jours d'avis une personne qui oeuvre dans le domaine depuis 12 ans. Alors, je fais aussi mon apprentissage en même temps que vous.

Pourriez-vous me préciser — peut-être que la donnée n'est pas disponible — combien de vos membres utilisent ou font appel aux services de la Sûreté du Québec plutôt qu'aux services d'un corps policier autonome?

M. Caron (Laurent): Nous représentons les 1250 municipalités régies par le Code municipal, lesquelles ne sont pas tenues d'avoir de corps policier. L'immense majorité n'ont pas de corps policier spécial; celles qui en ont un sont des exceptions. Nous utilisons la Sûreté du Québec, mais ces préoccupations, évidemment, sont pour les grandes routes. Quand il s'agit de la rue Saint-Olivier, où il y a trois résidents, et qu'il y a des petits gars qui font de la "motocross" dans le milieu de la rue, c'est toujours un peu difficile d'avoir la Sûreté du Québec, mais il reste que ce sont des choses dont on sera peut-être appelé à s'occuper.

Ce que nous demandons, c'est de ne pas être obligé — pour réglementer la rue Saint-Alfred, par exemple, où il y a 30 résidents — de soumettre un règlement. On peut le faire, mais il faudrait obtenir du gouvernement une certaine assurance que ça ne prendra pas treize mois avant d'avoir une réponse. C'est toujours le problème. Je prends l'exemple de certaines commissions et surtout dans le monde municipal, on a un problème de ce côté, du côté des délais. À part les nôtres, le temps de se réveiller et tout cela, cela veut dire des délais inimaginables dans certains cas.

M. Gratton: Malgré toutes les bonnes promesses et les engagements que n'importe quel gouvernement pourrait prendre pour minimiser autant que possible les délais, l'on sait tous, vous et moi, comme l'ensemble des municipalités, qu'ils sont impossibles à enrayer complètement. Donc, j'appuie d'emblée cette demande de l'union, par rapport à la réglementation sur les routes qui sont strictement à la charge des municipalités. Je dénombre dans mon comté trop d'occasions où je reçois des résolutions de conseils municipaux. Qui d'autres que les conseils municipaux sont plus aptes à connaître la situation sur un rang ou sur un chemin secondaire donné? Ils doivent s'adresser au ministère des Transports avec tout le tralala du processus administratif pour se faire répondre que non, ils ne peuvent réduire la vitesse de 40 à 35 milles à l'heure, alors que la situation l'exige.

C'est donc, de notre côté en tout cas, un appui inconditionnel que vous obtenez là-dessus. Une dernière précision, quant à l'aspect de l'article 422 par rapport aux subventions; pourriez-vous préciser un peu ce que vous préconisez en opposition à ce qui est contenu au projet de loi?

M. Letendre: Je vais le relire.

M. Gratton: ... il y ait moins de discrétion au niveau du ministre et que, par règlement, il édicte des normes à partir desquelles toutes les municipalités pourraient avoir accès à des subventions,

plutôt que d'être aussi vague et imprécis que le texte actuel de l'article 422.

M. Letendre: 422 nous semble très vague. Si on fait nos propres normes dans différents chemins ou routes, les subventions seraient plutôt au niveau d'une aide pour faire ce travail, si vous voulez. Par exemple, des gens qui pourraient ressembler à des gardes de sécurité, parce que je ne pense pas que toutes nos petites villes puissent avoir des policiers. L'exemple de M. Caron que je vous donnais tantôt des enfants qui font du motocross, peut-être qu'à un moment donné on devrait avoir quelqu'un dans la municipalité qui passerait pour tâcher de mettre de l'ordre. Ce serait dans ce genre-là plutôt que d'avoir des subventions qui sont bien étiquetées pour telle ou telle chose.

M. Gratton: Dernière question, M. le Président, le mémoire est muet sur cet aspect de la réforme du Code de la route, mais vous comprendrez qu'étant originaire de l'Outaouais, qui est une région frontalière, la chose m'intéresse de façon particulière. Est-ce que l'union a consulté ses membres quant à la disposition qui permettrait dorénavant le virage à droite sur les feux rouges et, si oui, quelles sont les réactions que vous avez obtenues?

M. Letendre: Je ne sais pas si M. Caron a quelque chose là-dessus.

M. Caron (Laurent): Je sais que la question est censée d'être posée au congrès annuel alen-tour du 18 ou du 20 octobre. Mais c'est déjà après les dépôts de mémoires ici. Alors, cela a été impossible que tous les membres soient consultés sur cette chose. Je sais que les gens qui étaient au comité ont certainement... En tout cas, la question m'a été posée personnellement; est-ce que cela l'a été à tous les préfets de la province, à tous les maires? Je ne le crois pas, parce qu'ils n'ont certainement pas eu le temps de faire tout cela, surtout qu'on était dans la période de vacances cet été et cela aurait été très difficile.

M. Gratton: Il n'y a peut-être pas tellement de feux rouges ou verts ou d'autres couleurs dans les municipalités rurales dans l'ensemble, dans la grande majorité. Je vous remercie, MM. Letendre et Caron.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Richmond.

M. Brochu: C'est plutôt un bref commentaire qu'une question. Lorsqu'on poursuit un objectif comme celui de la sécurité routière, par exemple, il faut d'abord, pour atteindre cet objectif, avoir certains moyens uniformes à l'intérieur d'un territoire pour être capable d'atteindre de façon normale et efficace cet objectif. Par contre, j'achète aussi ce que l'Union des conseils de comté nous présente aujourd'hui, soit les tracasseries à l'inté-

rieur desquelles doivent fonctionner nos administrateurs locaux lorsqu'ils ont à faire certaines modifications sur leur territoire.

Les mécanismes d'appel que vous suggérez, en ce qui me concerne, on les retient également, mais je pense qu'il faut retenir, de la suggestion que vous faites, le fait qu'on veut trouver aussi d'autres moyens d'accélérer les rapports entre le ministère des Transports et les municipalités rurales, pour que, lorsque nos administrateurs ruraux, qui ont une responsabilité à prendre, qui ont la conduite du véhicule, ont un virage à effectuer, ils puissent avoir une réponse s'ils doivent consulter le palier voisin concerné.

(15 h 45)

Je pense que trop souvent — on pourrait faire un long plaidoyer à ce sujet — on a des problèmes qui sont, à toutes fins utiles, mineurs à régler, au sujet desquels on doit consulter le ministère des Transports. Il y a des délais vraiment interminables. Ce n'est pas une accusation que je porte; c'est une constatation des faits. Je pense que la démarche que vous faites va nous prouver qu'à côté de cela, il y aurait peut-être moyen de trouver un mécanisme de consultations et de réponses un petit peu plus rapide que ce qu'on vit actuellement.

M. Letendre: Merci, messieurs.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevrete: M. le Président, j'avais cru déceler une contradiction, mais à la suite de l'interprétation qui a été donnée par le député de Gatineau, il semble bien que vous visiez à obtenir une formule à toute épreuve, en ce sens que si vous enleviez au ministre des Transports la responsabilité qui incomberait aux municipalités, je pense que vous n'auriez pas besoin de la deuxième mesure. Mais peu importe. Je m'interroge très sérieusement sur votre affirmation, à savoir que les municipalités peuvent être responsables de la sécurité comme telle. Je me demande si on est conscient de la portée de l'envers de la médaille: Si tu acceptes la responsabilité, tu la portes civilement jusqu'au bout. S'il y avait une autorisation à demander au ministère, c'était pour uniformiser. Je pense que la loi qui est vieille — c'est vrai — même celle qui existait avant, donnait l'autorité au ministre des Transports. Je me demande si vous accepteriez une formule du genre de celle-ci: si le ministre n'a pas présenté d'objection dans les 30 jours suivant le dépôt de la demande, le règlement est adopté automatiquement. Est-ce que cela vous sourirait comme procédure? Cela aurait peut-être pour effet de raccourcir les délais, mais cela maintiendrait une ligne d'autorité qui, à mon sens, n'était pas contestée en soi. C'est peut-être la question de délai qui vous fait changer le champ de responsabilité. Avec une procédure du genre, vous réaviserez-vous?

M. Caron (Laurent): Un délai de 30 jours entre deux gouvernements, le gouvernement municipal

et le gouvernement du Québec, c'est un bien mince délai. C'est un instant. Alors, on l'accepterait sûrement.

M. Chevrete: Remarquez bien que c'est une hypothèse. Je cherche une solution pour clarifier un petit peu. S'il y a respect du Code de la route qui est d'autorité provinciale, cela pourrait devenir automatique et, à ce moment-là, le délai de 30 jours vous permettrait d'en...

M. Caron (Laurent): C'est exactement ce qu'on demande. Maintenant, pour ce qui regarde le droit d'appel, il y a de nombreuses expériences où des cas comme ceux-là se sont réglés au niveau des fonctionnaires régionaux du ministère des Transports qui, eux-mêmes, ne connaissent pas toujours partout l'autorité qu'ils avaient ou qu'ils n'avaient pas. Cela amenait des confusions, dans certains cas, abracadabrantes. Je voudrais citer un cas — j'ai les dossiers quelque part — où en septembre, disons 1976 ou 1977, on demandait au ministère des Affaires municipales l'autorisation d'avoir un règlement pour les brigades scolaires. On a répondu: Allez au ministère de l'Éducation avec cela. Le ministère de l'Éducation a dit: Non, ce n'est pas nous autres; voyez donc le ministère des Transports. On a eu une réponse au bout de 17 mois nous disant que ce n'était pas tout à fait de notre ressort, mais qu'on pouvait subventionner cela. Je vous dis qu'on ne passe pas pour efficace dans ce temps-là. Un délai de 30 jours, d'après moi, il faudrait acheter cela, le payer comptant.

Le Président (M. Bordeleau): M. Caron et M. Letendre, je vous remercie d'être venus déposer votre mémoire.

Association des chefs de police et pompiers du Québec

J'appelle maintenant l'Association des chefs de police et pompiers du Québec, le mémoire portant le no 24. Je demanderais aux représentants de cette association de s'approcher et de bien s'identifier.

M. Cyr (Marcellin): M. le Président, messieurs les membres de la commission parlementaire, à ma droite, je vous présente M. Jacques Marquis, officier régional de la Mauricie, région no 4 et, à ma gauche, M. Georges Fafard, officier de la région du Bas-du-Fleuve, région no 1. Mon nom est Marcellin Cyr, président de l'Association des chefs de police et pompiers de la province de Québec.

L'Association des chefs de police et pompiers de la province de Québec désire féliciter le ministre des Transports pour la qualité de cet avant-projet du Code de la route. Nous croyons que, dans l'ensemble, ce Code de la route correspond aux attentes des policiers du Québec. Nous vous soumettons quelques recommandations qui, à notre avis, amélioreront ce Code de la route qui est déjà excellent. Nous sommes d'avis que le minis-

tre devrait procéder sans délai à l'adoption de cette loi à l'Assemblée nationale. Nous considérons comme très urgente l'adoption de ce nouveau Code de la route. Nous attendions depuis longtemps cette pièce de législation qui devrait améliorer l'efficacité des policiers et ainsi sauver des vies sur nos routes.

Vous remarquerez que les recommandations que nous vous faisons ont toujours pour objet de préciser le rôle de la police et des citoyens dans une situation donnée pour faciliter les rapports police-citoyen. Ces rapports sont toujours plus harmonieux lorsque les textes de loi sont clairs et précis.

Nous procéderons immédiatement en commençant par l'article 34h). Nous recommandons que le tracteur de ferme ne soit pas exempt d'immatriculation, quitte à limiter le coût de l'immatriculation au coût de la plaque. En effet, il nous semble, selon l'expérience vécue, que ces véhicules se retrouveront sur les routes, ne serait-ce que pour traverser la route, et les policiers se retrouveront constamment dans des situations de conflit avec les agriculteurs.

L'article 39. Nous recommandons que tous les véhicules immatriculés au Québec soient munis de deux plaques, une à l'avant, l'autre à l'arrière. L'Association des chefs de police et pompiers de la province de Québec a déjà soumis au ministre des Transports des motifs sérieux à l'appui de cette demande. Copie de cette documentation est annexée au présent mémoire.

Les articles 43 et 50. Je vous demanderais, messieurs, de les biffer, car il y a des dispositions spéciales à l'article 437. Il serait peut-être préférable, à la suite d'une infraction, que l'infraction et la peine suivent l'article en question, comme c'est le cas dans la plupart des chapitres, excepté ceux que j'ai mentionnés, 43 et 50.

L'article 66. Nous recommandons que le permis de conduite soit délivré avec la photo du détenteur. Cette pratique faciliterait l'identification du détenteur réel. Nous savons par expérience que des conducteurs suspendus ou non-détenteurs se servent du permis de conduire d'un autre. En plus, nous savons la frustration du citoyen qui doit attendre parfois de 5 à 10 minutes pour qu'une vérification de permis soit faite auprès du centre de renseignements.

L'article 109. Nous recommandons que les articles qui suivent soient inclus au Code de la route, tel qu'il avait été recommandé par le groupe de travail:

L'article 109-A1). Le titulaire d'un permis de garage doit y remiser tout véhicule routier dont la possession a été prise par un officier du ministère ou un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions et ne peut en remettre la possession à quiconque que sur directive d'un officier du ministère ou d'un agent de la paix sur un ordre de la cour.

2). Nul ne peut reprendre possession d'un véhicule remisé conformément au paragraphe 1) sans le consentement d'un officier du ministère, d'un agent de la paix ou sur ordre de la cour.

3). Le titulaire d'un permis de garage ne peut utiliser un véhicule routier dont la possession lui a été remise conformément au paragraphe 1), sauf pour le déplacer sur les lieux de son garage.

Article 109-A1). C'est par souci d'économie de temps et pour aider les policiers dans l'exécution de leurs fonctions que le texte proposé oblige maintenant le garagiste à remiser les véhicules saisis ou confisqués. D'autre part, c'est par mesure de sécurité et de contrôle qu'on oblige le garagiste à ne pas remettre le véhicule sans autorisation préalable.

Article 109-A2). Nouveau, cet article sert de palliatif à une lacune existant à l'heure actuelle. Question de sécurité et de contrôle, il évite la reprise du véhicule par un individu dont les facultés sont affaiblies et empêche qu'un véhicule reparte sans être conforme lorsque remisé pour bris mécanique.

Article 109-A3). On cherche ici à protéger le propriétaire du véhicule routier qui a été remisé par application de la présente loi.

Article 109-B. Lorsqu'un agent de la paix ou un officier du ministère chargé de l'application du présent code remise un véhicule routier chez un titulaire d'un permis de garage, les frais occasionnés par ce remisage sont à la charge du propriétaire du véhicule. Si, à l'expiration d'un délai de 60 jours à compter de l'ordre de libération, aucune personne n'est venue réclamer le véhicule remisé, le titulaire du permis de garage peut s'en départir. Dans ce cas, il n'est responsable à l'égard du propriétaire que du prix de vente. Il y a là une concordance avec le nouveau projet de loi sur les cités et villes, le projet de loi no 39, je crois.

Articles 196 et 197. S'il vous plaît, les biffer, car on les reporte à l'article 437.

Article 217. Nous recommandons que le port de la ceinture de sécurité pour les véhicules de police soit obligatoire sur le siège avant seulement. Nous croyons que les policiers, pour commencer, doivent donner l'exemple. De plus en plus, quand ils font des poursuites ou des chasses à l'homme, ils sont encore plus exposés à subir des fractures qui, souvent, demandent des congés assez prolongés.

Article 255. S'il vous plaît, le biffer.

Article 303. Nous recommandons d'enlever "sauf dans les cas de nécessité". Nous ne pouvons imaginer un cas qui nécessite de faire crisser les pneus.

Article 380. Nous recommandons que l'amenée puisse être payée dans toute institution bancaire dûment reconnue au Québec.

Si vous me permettez, messieurs, j'aimerais ajouter quelque chose à l'article 309 et à l'article 310, s'il vous plaît. C'est dans le cas du déblaiement de la neige à l'aide de souffleuses où il doit y avoir un signaleur à l'avant de la souffleuse. On mentionne les villages et je crois qu'il y a certains endroits où la rue principale est très longue, par exemple, la ville de Gaspé où la rue principale a 110 milles de long.

L'article 310 manque peut-être un peu de précision quant à l'endroit de la consommation de boissons alcooliques. Je vous remercie, messieurs.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Cyr.

M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Je vais garder l'article 310 pour la fin. Tout d'abord, je vous remercie énormément du mémoire que vous nous avez présenté. Je dois dire que le mémoire du Code de la route a été aussi préparé en collaboration avec le ministère de la Justice. Donc, la recommandation de forcer un garagiste à remettre une automobile paraissait initialement au Code de la route et nous avons fait la modification en consultation avec le ministère de la Justice. A ce sujet, on nous a expliqué, par exemple, que c'était très compliqué à faire respecter. Deuxièmement, c'était forcer — toujours la Ligue des droits de la personne — un propriétaire de garage à une obligation qui brimait sa liberté individuelle. Je suis d'accord pour dire que cela pose des problèmes lorsqu'un policier veut remettre un véhicule. Vous avez entièrement raison. Un véhicule ne devrait pas sortir du garage sans l'autorisation de l'agent de la paix si le véhicule n'a pas été d'abord remis en bonne condition, si c'est le cas, ou si l'individu ne s'est pas remis en bonne condition aussi, si c'est le cas.

Soyez convaincus qu'on va tenir compte de vos remarques. J'aimerais d'abord aborder la question des deux plaques, la plaque avant et la plaque arrière. En 1977, lorsque nous avons envisagé la disparition de la plaque avant, nous avons eu des consultations avec les principaux corps policiers de l'ensemble du Québec, dont ceux de la ville de Québec, ceux de Montréal et d'autres, ainsi qu'avec votre association, à moins que je ne me trompe, l'Association des chefs de police et pompier de la province de Québec. L'information que je possède actuellement — j'ai déjà eu l'occasion d'en discuter avec les membres de votre association — est que vous étiez à ce moment-là d'accord pour la disparition de la plaque avant au nom de l'économie, mais aussi — on reviendra sur cela avec d'autres groupes — parce que la plaque avant était réellement plus ou moins utile dans le sens qu'il est difficile d'intercepter quelqu'un par l'avant; on le poursuit par l'arrière. J'aimerais avoir une explication sur cela. Est-ce exact qu'il y avait eu une recommandation de votre association dans le temps pour la disparition de la plaque avant en autant que la plaque arrière soit réfléchissante? C'est d'ailleurs une des revendications auxquelles on s'est plié.

Quelles sont les justifications ou les raisons qui motiveraient l'adoption ou la réinsertion de la plaque avant?
(16 heures)

M. Cyr: M. le ministre, d'abord, je crois que lors de la consultation auprès de notre association, le tout s'était fait par téléphone. Il n'y avait rien qui avait été confirmé par écrit lors de cette consultation.

Maintenant, la justification pour les deux plaques, c'est que cela faciliterait le travail du policier. Les gens qui sont attirés aux stationnements et dans certains milieux où le stationnement du véhicule, le devant du véhicule fait face au trottoir ou à la chaîne de rue et que le policier doive se déplacer à l'arrière du véhicule pour aller inscrire l'immatriculation du véhicule.

Ensuite, si vous me permettez, nous avons en annexe, un mémoire à soumettre au ministre des Transports qui a été soumis le 22 décembre 1978. Après avoir reçu maintes demandes de la part des membres de l'Association des chefs de police et pompiers du Québec, demandant que l'on revienne à l'émission de deux plaques, nous, de l'exécutif de ladite association, avons analysé ces demandes et nous croyons qu'elles sont justifiées. Pour justifier une telle demande, les membres de l'association nous donnaient plusieurs arguments et je vous en cite quelques-uns. L'impossibilité ou presque pour une personne victime de délit de fuite ou témoin d'une telle offense de relever le numéro d'enregistrement du véhicule. Le travail des policiers ou des personnes ayant à faire observer la loi rendue plus difficile lors de l'offense commise par des automobilistes, si la seule plaque qui est fixée au véhicule est sale, illisible ou endommagée. Perte de temps considérable pour ce même policier quand un propriétaire d'automobile perd la seule plaque qui est apposée sur son véhicule, car ce dernier doit se présenter devant un policier qui lui, doit remplir une formule faisant l'état de ladite perte, et qui permet à l'individu de se rendre au bureau émetteur le plus proche pour se procurer une nouvelle plaque. Le travail est rendu plus facile pour le type qui veut voler une plaque dû au fait qu'il n'en a qu'une à enlever, le travail des enquêteurs policiers qui font de la surveillance pour vol à main armée à enlèvement. Je pourrais vous en citer combien d'autres.

Si on regarde nos voisins du Canada, on s'aperçoit que les autres provinces ont émis deux plaques pour apposer sur leurs véhicules et si on fait le tour de tous les Etats-Unis, là encore, les bureaux d'émission de plaques d'immatriculation en remettent deux aux propriétaires des véhicules. Si je me rappelle, lors du lancement, M. le ministre, de la plaque réfléchissante, il y a un film qui avait été projeté, un film américain je crois, où les véhicules avaient deux plaques et on disait que cela facilitait le travail du policier lors de la surveillance de véhicules suspects.

M. Lessard: Il y a aussi beaucoup d'Etats américains qui ont fait disparaître la plaque avant. Je ne voudrais pas reprendre chacun des arguments. Mais je voudrais en reprendre un, parce que cela m'apparaît important. Celui de remarquer que de voler une plaque plutôt que d'en voler deux, on va probablement en voler deux pareil. Cela va prendre peut-être trois minutes de plus, mais les deux vont disparaître. On peut toujours en voler une aussi, de toute façon. Maintenant, il aura perdu son autre plaque. Mais quand vous me dites, "l'impossibilité ou presque pour une personne victime de délit de fuite ou témoin d'une telle

offense de relever le numéro d'enregistrement du véhicule", est-ce que d'après votre expérience personnelle, on relève en général le numéro d'enregistrement du véhicule sur la plaque arrière ou sur la plaque avant? A la vitesse que le délit se fait?

M. Cyr: Cela dépend où le témoin sera placé. Si vous avez des témoins qui ont vu le véhicule venir à leur rencontre, avant qu'ils prennent le temps de se retourner et de regarder quelle plaque le gars avait, ils ne l'ont pas vue.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: Comme je l'ai indiqué à ce moment, c'était une expérience qu'on lançait. Nous allons reconsidérer, revoir cela et lors de cette commission parlementaire, il y aura d'autres personnes qui viendront témoigner. Jusqu'ici, on ne peut pas dire tout de même, qu'on a reçu des réactions très négatives à la disparition d'une plaque. J'aimerais vous poser une question qui me préoccupe, puisque vous avez une expérience dans ce secteur, c'est sur la perception de la sécurité routière.

Les officiers municipaux ont la responsabilité à l'intérieur des limites des municipalités d'assurer la sécurité routière et on constate non seulement chez les policiers municipaux, mais aussi chez les policiers du ministère de la Justice, de la Sûreté du Québec, on a la perception qu'ils jouent à cache-cache, c'est-à-dire qu'ils se cachent dans un endroit donné et s'ils réussissent à en prendre un, tant mieux. Si le policier en prend deux ou trois, il a fait une bonne journée. Il a eu à donner trois contraventions. Il se présente devant son patron et lui dit qu'il a fait appliquer le règlement de la sécurité routière. Je vais poser la question suivante, à plusieurs reprises, à plusieurs groupes. J'envisagerais une autre perception. Je ne sais pas si c'est la bonne et c'est là, en fait, l'objectif qu'on poursuit aujourd'hui. Il me semble que la perception de la sécurité routière, c'est d'abord de la prévention. Ce n'est pas de jouer au chat et à la souris. Même, bien souvent, on se cache mal. C'est de faire prendre conscience aux citoyens qu'il y a des officiers qui sont responsables de faire appliquer le Code de la route qui ne sont pas là comme des gens qui ont pour objectif essentiel la punition, mais faire prendre conscience aux citoyens qu'ils sont aussi présents pour les informer de la sécurité routière.

Je trouve qu'on a peut-être un peu la perception qu'ils jouent à cache-cache par rapport à la perception qui m'apparaît beaucoup plus positive ou qui m'apparaîtrait, en tout cas — je peux me tromper — beaucoup plus positive, c'est-à-dire celle de circuler continuellement sur les routes de telle façon que le citoyen puisse prendre conscience qu'il y a des policiers sur la route et qu'il y a des policiers qui font leur travail en vue de la prévention des accidents plutôt que strictement en vue de punir et de donner une contravention.

Le Président (M. Bordeleau): M. Cyr.

M. Cyr: Vous avez entièrement raison. C'est la manière: être préventif dans le domaine de la sécurité routière, mais il ne faut pas oublier que nous avons dans la province plusieurs corps policiers qui relèvent de conseils de ville et, parfois, ils aiment à ramasser certaines sommes d'argent, ce qui fait que le policier, s'il veut être bien vu de son conseil de ville, doit agir de cette manière. Mais la majorité de nos policiers regardent la prévention pour commencer. Je ne sais pas si vous avez déjà été questionné par un gérant de ville qui vous demande: Coudon! Les billets, cela ne marche pas; l'argent ne rentre pas. Cela n'est pas de la prévention à notre avis.

M. Lessard: Vous nous disiez tout à l'heure qu'on voudrait avoir l'autonomie municipale.

M. Cyr: Est-ce que M. Marquis pourrait vous adresser la parole?

M. Marquis (Jacques): Mon nom est Jacques Marquis de la région 04 de l'Association des chefs. Il faudrait quand même être prudent quand on parle de prévenir les accidents. Vous savez, que la première mission du policier est celle de protéger la vie. Maintenant, on a entendu tout à l'heure un représentant de l'Assemblée nationale mentionner que quand on quitte le Québec, les Québécois semblent être beaucoup plus prudents. Il faudrait se demander pourquoi. J'ai eu l'occasion de travailler dans la police à l'extérieur du Québec et je sais pourquoi. J'étais deux fois plus sévère comme policier à l'extérieur du Québec qu'au Québec. Ma première réaction en venant travailler au Québec en a été une de stupeur parce que, au Québec, la loi ne s'applique pas comme ailleurs. La première réaction quand tu arrives au Québec comme policier, c'est que considérant l'automobile, les Québécois sont des Latins et ils ont le pied pesant sur la pédale. Ils aiment conduire vite. D'ailleurs, un de nos concitoyens va même probablement détenir le record mondial de l'automobile. Il faut se demander comment on doit faire prendre conscience de cette caractéristique que nous avons, Québécois. J'ai remarqué dernièrement que la Régie de l'assurance automobile a fait une tentative que personnellement j'appuie: c'est celle de prendre vraiment conscience, que les Québécois prennent conscience de la gravité de la situation. On parle d'un nombre de morts et de blessés qui équivaut à celui d'une guerre.

Régulièrement, les policiers se penchent sur le problème et on se dit: Cela n'a pas de bon sens. Notre travail, c'est de protéger la vie. Je puis vous assurer, pour avoir comparé le travail policier d'ici et celui d'ailleurs qu'au Québec, que nos policiers du Québec ne sont pas tellement sévères concernant le Code de la route; ils devraient l'être encore plus si on veut sauver des vies. Quand vous interceptez quelqu'un et que vous lui donnez un avertissement, c'est valable, mais un bon billet

d'infraction, ça va peut-être sauver des vies. Peut-être. C'est pour cela que dans la formation des policiers, on insiste beaucoup sur les relations humaines, sur l'aspect préventif qui peut être fait par une action appropriée et bien équilibrée du policier vis-à-vis du citoyen.

Franchement, dans le domaine de la sécurité routière, il n'y a pas beaucoup d'autres moyens que de donner un billet d'infraction. Qui n'a pas menti à un policier concernant la vitesse, le stop ou l'arrêt qu'il n'a pas fait, concernant le dépassement illégal? On a tous tendance à le faire. Personnellement, je crois que dans le domaine de la sécurité routière au Québec, la police n'est pas encore assez sévère. Si elle l'était un peu plus — je pense que les policiers ont l'intention de l'être — on verrait le nombre de morts et de blessés diminuer sur nos routes.

M. Lessard: M. Marquis, je souscris un peu à ce que vous dites. Ce qu'on constate, c'est qu'il n'appartient pas seulement au ministre des Transports d'avoir une préoccupation de la sécurité routière, il faut que cela s'étende à l'ensemble du gouvernement. Ce que je voulais souligner, c'est qu'il faut que les policiers se fassent voir. Si, par exemple, en partant de Québec pour descendre à La Malbaie — je pense à un journaliste qui a fait une expérience à la suite d'un accident, par exemple, l'accident de Eastman et qui n'a vu aucun policier entre Québec et La Malbaie — on ne voit aucun policier, le citoyen en vient à beaucoup s'interroger. Y a-t-il des policiers sur la route? C'est peut-être dans ce sens qu'il faudrait agir. Je ne nie pas la nécessité des contraventions, du tout, mais peut-être devrait-on envisager un système progressif dans les contraventions. Quelqu'un qui dépasse de 27 kilomètres, c'est plus grave que quelqu'un qui dépasse de 10 kilomètres la moyenne indiquée sur le panneau de signalisation.

J'aimerais aussi avoir votre opinion sur ceci. J'ai reçu beaucoup de lettres à ce sujet et beaucoup de gens, ici ou ailleurs, contestent le virage à droite et vous n'en parlez pas dans votre mémoire. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet. Qu'est-ce que vous pensez de cette nouvelle formule, en tenant compte des habitudes des Québécois que nous connaissons, en tenant compte aussi de la nouvelle perception que les policiers pourront avoir de la sécurité routière, qu'est-ce que vous pensez de la recommandation de l'avant-projet du Code de la route concernant le virage à droite?

M. Marquis (Jacques): Concernant le virage à droite sur un feu rouge, l'Association des chefs a examiné cela attentivement et je dois admettre qu'on a eu une réaction semblable à celles qu'on a entendues tout à l'heure, une réaction un peu craintive concernant nos conducteurs québécois à cause de l'expérience passée. Si on se fie à ce qui s'est produit dans d'autres endroits, dans d'autres provinces ou dans les États où cela existe, en parlant aux policiers, on s'aperçoit que cela ne

crée pas vraiment un problème. Déjà, dans les faits, dans la rue, il y a déjà pas mal de virages à droite sur les lumières rouges. Peut-être qu'en légalisant la chose, en définissant la façon propre et correcte de faire un virage à droite sur un feu rouge, on va même éviter des accidents en accélérant la circulation, sans pour autant mettre en danger la vie. Cela nous paraît une action propice à ce moment-ci.

M. Lessard: Ce que vous avez vu ailleurs, comme policier à l'extérieur du Québec, est-ce qu'il s'agissait d'une province où le virage à droite était permis?

M. Marquis (Jacques): Oui. Je peux parler de l'Ontario et de la Californie, expériences que j'ai personnellement vécues. Cela allait assez bien dans ces deux cas.

M. Lessard: Ce sera probablement ma dernière question, M. le Président. Vous avez une expérience pratique du milieu et je pense qu'il est important qu'on en tienne compte. On s'interroge énormément sur la publicité qu'on doit faire pour faire prendre conscience aux Québécois que la principale cause de mortalité au Québec, c'est l'automobile.

(16 h 15)

Par exemple, et avec raison, on fait des efforts considérables pour empêcher les mortalités au travail quand quelqu'un travaille dans le secteur de la construction. C'est normal qu'on prenne toutes les mesures pour corriger la situation, mais les mortalités sont quand même assez minimes par rapport au nombre de mortalités en ce qui concerne les accidents. Est-ce qu'on a essayé différentes formules sur le port de la ceinture de sécurité? Par exemple, vous vous rappelez la campagne du fédéral avec la citrouille qui s'effondrait et l'eau qui s'écrasait et ainsi de suite. La Régie de l'assurance automobile a lancé une autre campagne, "Alerte". Dans votre milieu depuis que cela existe, sur le port de la ceinture de sécurité ou dans d'autres secteurs, est-ce que vous sentez que le conducteur, à la suite de cette publicité, réagit plus consciemment?

Je sais que c'est une question d'opinion, mais je pense que c'est important qu'on tente de s'ajuster. Il y en a qui disent: On devrait avoir une publicité plus positive. Il y en a d'autres qui disent: Trop fort casse pas. D'autres disent: Si elle est trop négative, le conducteur se dit: Cela ne peut pas nous arriver à nous autres, c'est trop charrié. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet.

M. Fafard (Georges): Vous avez raison, M. le ministre, en ce qui a trait à la publicité pour la sécurité routière. C'est une chose très importante. Si on considère la réaction du public face à des campagnes publicitaires de sécurité et entre autres celles que vous mentionnez, l'effet est positif. Au cours de l'été 1978, dans le Bas-Saint-Laurent, entre autres, nous avons fait des programmes de sécurité routière, quelque chose qui nous tient beau-

coup à coeur, et beaucoup de publicité avec les media d'information tant dans les journaux, à la radio qu'à la télévision. Je me souviens de la réaction du public en général. Ces gens nous ont mentionné que ces messages leur faisaient penser d'être plus prudents, de faire attention parce qu'à un moment donné, un peu comme le mentionnait Jacques Marquis, tout à l'heure, on a une tendance au Québec à se foutre un petit peu des règlements et on oublie les points élémentaires de sécurité. Mais si on les répète de temps en temps, sans achaler le citoyen, du moins, cela va faire penser. Très souvent on constate qu'un message de publicité semblable frappe surtout l'enfant, le jeune qui, lui à son tour, le mentionne aux parents. J'ai l'impression que c'est beaucoup plus fort quand on peut capter l'imagination des jeunes. On va dans les écoles, on rencontre la jeunesse et la réaction est celle-ci, le jeune est frappé par les messages de sécurité.

Donc, je dis que c'est positif et on devrait continuer à en faire et de plus en plus.

M. Lessard: Par exemple, d'après votre expérience concrète, le programme SAGIX a-t-il été un programme assez satisfaisant auprès des jeunes, de la maternelle jusqu'au...

M. Fafard: Cela a été une sensibilisation justement. Vous allez peut-être me dire que c'est au niveau primaire. C'est bien, mais, plus haut aussi, il faut y aller.

M. Lessard: J'ai une dernière question. Je pense que vous travaillez, M. Marquis, à Nicolet. Il y a un problème — tout à l'heure on en discutait un peu — de coordination concernant toute la question de sécurité routière et d'application du Code de la route. On parlait tout à l'heure des policiers municipaux.

On a nous autres aussi, par exemple, nos "jaunes" maintenant, mais communément appelés, non pas dans le sens péjoratif mais par l'ensemble de la population, "les bleus", et on a la Sûreté du Québec. Est-ce que le fait qu'il y ait des difficultés de coordination ne serait pas justement une cause parmi d'autres causes du fait que les Québécois détiennent le championnat des accidents?

M. Marquis (Jacques): Si vous me permettez ce diagnostic personnel. On peut prendre comme expérience la Californie qui malgré le fait qu'il y a plus d'une automobile par citoyen, ce qui est considérablement plus qu'au Québec, une automobile par citoyen dans l'Etat, il y a tout de même un taux d'accidents de beaucoup inférieur au Québec, mais on s'aperçoit qu'en Californie l'aspect sécurité routière, vraiment concentré, l'effort réel et coordonné de prévention d'accidents a commencé il y a à peu près 20 ans. Ce qui veut dire que nous ici au Québec, on est à peu près 15 ans en retard dans une concentration majeure d'efforts de toutes les instances vers la sécurité routière. Cette année, on a vécu au niveau de

l'association des chefs la campagne de sécurité routière qui s'est étendue sur un mois à laquelle ont participé à peu près toutes les instances touchées par cela incluant le ministère des Transports, la Régie de l'assurance automobile, la Sûreté du Québec, les policiers municipaux. Tout le monde s'est regroupé dans un effort concerté et je pense que cela a été une première expérience à laquelle on est encore à faire le bilan.

Il me semble que la voie de l'avenir est dans ce sens, un effort de coordination de toutes les ressources vis-à-vis de la sécurité routière, et M. Laflamme qui est à votre côté, je pense, a eu l'occasion d'en parler, c'est un peu l'avenir dans le domaine de la sécurité routière, la coordination des efforts vers l'atteinte d'un but qui est celui de protéger la vie finalement.

M. Lessard: Une des objections qui nous est apportée concernant le port obligatoire de la ceinture de sécurité pour le policier, c'est de nous dire: Bien souvent, il faut sortir vite de l'automobile. Je comprends qu'en cas d'accident cela sort peut-être plus vite avec la ceinture que sans ceinture, mais c'est une objection qu'on nous apporte souvent et je pense, quant à moi, que vous avez raison, c'est quand même difficile pour les gens, pour des policiers de demander, je pense, aux citoyens de porter la ceinture de sécurité s'il ne le fait pas lui-même, mais qu'en pensez-vous? Est-ce que vous avez consulté l'ensemble des policiers, de vos membres à ce sujet?

M. Marquis (Jacques): A l'exécutif de l'association des chefs, il n'y a pas d'hésitation. Je peux vous dire qu'à l'Institut de police, il est interdit de quitter le terrain sans être attaché qu'on soit en fonction ou non. Je pense que c'est une pratique. Franchement, l'argument de la lenteur à se détacher, cela ne tient pas avec les mécanismes modernes tellement plus rapides que cela ne peut pas compter dans l'ensemble du phénomène.

M. Fafard: Si vous me le permettez, M. le ministre, nous, à la Sûreté du Québec, même si nous étions exemptés par la loi, beaucoup de nos membres s'attachent parce qu'ils sentent cela beaucoup plus sécuritaire. Effectivement, nous avons eu quelques accidents déplorables et si notre membre n'avait pas été attaché, cela aurait été beaucoup plus grave.

Le Président (M. Boucher): M. le ministre. M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, je pense que la discussion qui a cours sur la façon de mieux assurer la sécurité routière, que ce soit par le biais de campagnes publicitaires, de l'éducation populaire ou de la meilleure application et du meilleur contrôle de l'application des lois, en est une très intéressante. D'une part, on sent... Enfin, c'est M. Marquis qui disait tantôt, que les Québécois ont un tempérament latin qui fait que souvent, ils sont

portés à oublier ou tout simplement à ne pas respecter les lois. Je dirai à M. Marquis, je lui ferai un aveu que je suis probablement plus Latin que la majorité et que lors de l'institution du port obligatoire de la ceinture de sécurité, j'ai eu le malheur ou le bonheur, comme vous préférez, d'être arrêté par des policiers, de payer une contravention de \$20 et je vous avoue que cela ne m'a pas pris tellement de temps, je n'ai pas eu besoin de grandes campagnes de publicité pour me sensibiliser à la nécessité d'attacher ma ceinture quand je montais dans mon automobile. Cela a duré quand même un certain nombre de mois où je l'ai fait de façon tout à fait automatique et où j'ai insisté auprès des membres de ma famille qui conduisent l'automobile de faire de même. Je vous fais un nouvel aveu, c'est que depuis environ un an maintenant, je ne l'attache plus ma ceinture de sécurité.

Lorsque le ministre disait tantôt, si on voyait les policiers circuler sur les routes, si on savait qu'ils sont là, ça inciterait peut-être les gens à mieux respecter les lois. Je dis à M. le ministre: Pas nécessairement, parce que par exemple, sur les routes 20 et 40 on voit assez fréquemment "les bleus" et les policiers de la Sûreté du Québec, comme on voit très souvent les policiers de nos corps policiers municipaux sur les routes municipales, mais, sachant qu'ils ne nous demanderont pas de porter la ceinture, les voyant eux-mêmes ne pas la porter, en les croisant et nous envoyant la main, ce n'est pas de nature à inciter les gens à la porter. Tout tempérament latin que nous ayons, M. le Président, je pense que la preuve a été faite, de façon très éloquente, que le port de la ceinture de sécurité nous aiderait à nous débarrasser de ce record peu enviable de la province où le nombre d'accidents est le plus grand au Canada.

Tout ça pour dire, M. le Président, que malgré mon tempérament latin, malgré ma tendance à vouloir être aussi libre que possible, il me semble que nous devons considérer de façon très sérieuse les recommandations que nous fait l'Association des corps policiers du Québec, par rapport à la nécessité d'appliquer les lois de façon très stricte et de façon très ordonnée.

La représentation que faisait le député de Charlevoix, au début de ses remarques, tantôt, en ce sens que les Québécois ont un très bon record à l'extérieur, lorsqu'ils conduisent à l'extérieur du Québec, indique bien qu'il ne s'agit pas des campagnes de publicité, qu'il ne s'agit pas des campagnes d'éducation populaire, qu'il s'agit surtout d'une bonne application des lois, quelles qu'elles soient, à la condition, bien entendu, que ces lois soient bien connues et qu'elles soient raisonnables et acceptées de la population.

M. le Président, j'aimerais, dans un dernier commentaire, dire à l'association que la recommandation, concernant la possibilité pour les citoyens de payer les amendes dans toute institution bancaire, m'apparaît tout à fait valable et souhaitable. En supposant qu'il y en aura plus à payer, avec une meilleure application des lois, aussi bien faciliter la tâche aux citoyens de pouvoir le faire.

Je n'aborderai pas la recommandation demandant de retourner au système des deux plaques, je pense que le ministre a déjà indiqué que son ministère surveillera le tout; je pense qu'il y aurait peut-être lieu, pour le ministère, de tâcher de quantifier, si possible, la fréquence des situations qui sont décrites à l'annexe de votre mémoire. On sait que l'association est bien placée pour parler des difficultés que la plaque unique engendre, il s'agirait peut-être, pour le ministère, de quantifier tout ça pour en arriver à prendre une décision éclairée quant aux avantages et aux désavantages d'une plaque ou deux.

J'en arrive donc à ma question, M. le Président. Dans la série de nouveaux articles que vous suggérez quant au remisage des autos — c'est peut-être pour mon information personnelle que je vous pose cette question — est-ce que ce sont là des dispositions que l'on ne retrouve nulle part dans le Code de la route actuel? Comment procède-t-on actuellement dans le cas de l'entreposage ou du remisage d'une voiture qui est saisie par la police?

M. Marquis (Jacques): Je vais essayer de répondre à ça. Si vous vous rappelez, dans le préambule, on a mentionné que le but de notre intervention était de préciser le rôle de la police et des citoyens dans une situation donnée pour faciliter les rapports police-citoyen.

C'est, actuellement, un problème; quand un policier remise un véhicule, disons pour une faculté affaiblie, que le conducteur est seul à avoir un permis de conduire dans le véhicule et qu'on ne peut absolument pas laisser le conducteur aller dans la condition où il est, on ne peut pas non plus laisser son véhicule sur la route puisqu'il peut devenir une cause d'accident, on remise le véhicule, mais le policier n'a pas de pouvoirs spécifiques pour le faire. On le fait sous la règle du bon sens, si on veut, mais il n'y a pas de pouvoirs et c'est pourquoi on demandait que maintenant... Il se produit qu'actuellement on a des difficultés, c'est pourquoi l'article 109 nous apparaissait important. Premièrement, le pouvoir actuel de remiser est assez imprécis, légalement et, deuxièmement, une fois que votre véhicule est remisé, la seule façon de s'assurer que le conducteur dangereux ne retourne pas à son véhicule, pour conduire encore dans un état dangereux, c'est de le garder en prison.

(16 h 30)

Nous, on préférerait que les pouvoirs du Code de la route définissent clairement que la police peut remiser, que le garagiste doit conserver et que ça prend la permission de la police pour remettre le véhicule. Nous, on s'assurerait, avant de remettre le véhicule au propriétaire, qu'il n'est pas dans une condition dangereuse pour lui-même et pour les autres citoyens, ce qui, actuellement, est une cause perpétuelle de conflits. La police désire toujours avoir des rapports harmonieux avec les citoyens; la meilleure façon, c'est d'avoir des articles de loi qui sont clairs et précis, autant pour le citoyen que pour la police. C'est pourquoi l'article 109 nous apparaissait important.

Le Président (M. Boucher): D'accord. Merci, monsieur.

M. Gratton: M. le Président, je désirerais remercier nos invités pour une excellente présentation et réitérer que, quoi qu'on en dise, quoi qu'on fasse, il ne sera jamais populaire, pour quelque gouvernement que ce soit, d'exiger qu'on applique sévèrement des lois qui appellent des sanctions, des amendes et même des emprisonnements. Mais, quels que soient les moyens qu'on emploie, quelles que soient les campagnes de publicité, les fonds publics qu'on y consacre, il sera impossible d'en arriver à des résultats positifs si l'on ne commence pas par la base, c'est-à-dire par l'application stricte des lois.

Je suis d'autant plus aise de faire cette affirmation, M. le Président, que je ne suis pas dans les souliers du ministre des Transports qui devra, qu'il le veuille ou non, en venir à cette conclusion s'il veut mettre fin à ce record peu enviable que nous avons au Québec.

Le Président (M. Boucher): D'accord. M. le député de Richmond. Non, M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. Marquis, je pense que vous m'avez mis en cause, tantôt, sur une affirmation que j'aurais faite quant à notre comportement à l'extérieur des frontières. Est-ce que j'ai compris que vous étiez en désaccord avec le fait que j'ai avancé qu'un conducteur québécois, quand il traverse la frontière, a un comportement aussi valable qu'un autre conducteur de l'extérieur?

M. Marquis (Jacques): Je suis d'accord que le Québécois, lorsqu'il quitte nos frontières, semble devenir un peu plus prudent et un peu plus respectueux des lois.

M. Mailloux: Ceci dit, ça indique que, définitivement, quand il est à l'extérieur, il sait que les lois sont appliquées plus intégralement que dans le Québec, alors qu'ici il y a à peu près impunité.

Est-ce que, dans le fléau auquel on assiste depuis trop d'années — je n'en fais pas une proposition au ministre des Transports — la crainte étant le début de la sagesse, il ne serait pas possible de penser à agir comme certains Etats américains qui interceptent une personne prise en flagrant délit d'excès de vitesse, de dépassement sur des lignes doubles ou autrement et l'amènent immédiatement à un poste de police ou devant un officier de justice pour qu'elle paie sa contribution?

M. Marquis (Jacques): C'est valable seulement dans le cas d'étrangers. Aux Etats-Unis, on n'arrête pas un conducteur pour excès de vitesse.

M. Mailloux: Ce n'est pas fait pour les Américains?

M. Marquis (Jacques): C'est fait strictement pour les étrangers.

M. Mailloux: Vous avez fait référence aux difficultés que rencontrent les policiers. J'en avais parlé au début de mes remarques, parce que je m'adressais principalement aux policiers des petites villes; j'avais dit qu'on constatait que la sécurité était souvent une des dernières préoccupations. Je n'ai pas tellement blâmé le policier à ce moment, parce que je sais qu'il y a des ordres qui sont donnés et on a fait référence — c'était un de vos voisins — au fait que certains gérants municipaux s'informaient du nombre de contraventions qui ont été données. C'est une évidence que, je pense, on ne peut pas nier, parce que la plupart des petites villes du Québec, qui ont voulu se payer un statut de ville, se sont payé un corps de police qui, aujourd'hui, grève le tiers de leur budget. La plupart veulent s'en débarrasser actuellement; je pense que vous faites face au problème. Je pense que ce serait se cacher la vérité de ne pas dire que, comme ça coûte très cher au budget d'une ville, on oblige les policiers à aller chercher un certain revenu pour éviter que les taxes foncières ou autres ne remontent dans la municipalité. La préoccupation du policier, forcément, c'est une des dernières, suivant les ordres qu'il a.

Je veux vous poser une question sur ce que vous avez dit quant à la possibilité qui serait donnée de tourner à droite sur un feu rouge. Vous avez mentionné que l'expérience vécue en Ontario et en Californie était assez valable. J'étais tenté de vous demander si, dans votre jugement disant que vous seriez d'accord avec ça, vous englobiez également un centre comme la ville de Montréal où le problème est quand même différent de l'ensemble du Québec.

M. Marquis (Jacques): Concernant cette expérience de la Californie, premièrement, cela se fait dans des villes comme Los Angeles, qui est trois fois plus grande que Montréal, avec un débit de circulation absolument incroyable. En plus, en Californie, comme vous le savez, il y a près de trois millions de Mexicains qui eux aussi sont Latins. Mais ils se sont imprégnés d'une mentalité de respect du Code de la route, comprenez-vous? J'ai l'impression que cela peut se faire au Québec, malgré notre sang latin; cela peut se faire, mais il faut travailler d'arrache-pied, les gouvernements, la police, les institutions comme la Régie de l'assurance automobile et les citoyens surtout. La campagne qui a cours présentement aura un effet, je crois. Peut-être pas demain matin, mais, si on poursuit ces efforts durant assez de temps, je pense qu'on va arriver à cet état d'esprit qu'on retrouve en Californie qui est celui du respect de l'automobile. J'ai vu un film là-dessus qu'on devrait montrer à tout le monde où on compare le revolver et l'automobile. Je vous assure que le revolver c'est des "pinottes" au point de vue danger, comparé à l'automobile. Alors, quand on aura pris conscience de cela en tant que société, on verra bien notre taux d'accidents diminuer.

M. Mailloux: Quant à la possibilité de tourner sur un feu rouge, je suis de ceux qui croient que si

la possibilité en est donnée dans l'immédiat, sans que l'ensemble de la population soit consciente de sa responsabilité comme piéton ou des lois de la circulation, c'est une erreur si on ne sensibilise pas le public. Je vais vous donner un exemple à l'inverse. J'ai visité Vancouver comme piéton, non pas comme automobiliste. Au Québec, que ce soit rouge ou vert, les piétons traversent. Ils n'attendent pas leur tour; ils traversent. Alors, c'est le comportement de tous les citoyens du Québec. A Vancouver, j'ai eu le malheur de m'élancer dans la circulation alors que ce n'était pas à mon tour de traverser. J'aurais violé une fille dans la rue, cela n'aurait pas été pire comme comportement pour ceux qui étaient aux quatre coins de rue; cela n'aurait pas été pire.

C'est donc dire que tout le monde, voyant mon comportement, a jugé que j'étais en flagrant délit de toutes les lois de la circulation pour un piéton. Quelle est la différence entre le comportement du Québécois qui traverse une rue et le comportement du gars de Vancouver qui depuis 20 ans sait qu'on ne peut pas traverser une rue si ce n'est pas son tour? C'est l'appréhension que j'en ai.

J'ai une dernière observation quant à la ceinture de sécurité que vous recommandez globalement pour les policiers. Quand on avait imposé la ceinture de sécurité, si on avait fait l'exclusion à ce moment, c'était principalement en raison du fait que les automobilistes des corps policiers n'étaient pas munies de grilles séparant le conducteur des passagers. Quand vous conduisiez un prisonnier, vous risquiez d'être attaqué, etc. Je pense bien qu'à ce moment-là on a fait une erreur de ne pas inviter le policier, quand il était seul dans son véhicule ou accompagné d'un autre policier, à utiliser la ceinture.

Je souscris forcément à l'invitation que vous faites, parce que les policiers sont là pour donner l'exemple. Comme l'a dit tantôt mon collègue, je pense bien que c'est un impératif.

Une dernière colle que je voudrais vous adresser comme policier municipal, c'est une colle que tous les gens ont à l'esprit dans le public au Québec. Je ne fais pas référence aux très grandes villes, parce que je connais moins le comportement des gens. On parle beaucoup et on parlera beaucoup durant ces jours-là de notre taux de mortalité et d'accidents. Je ne voudrais pas blâmer le policier, parce qu'il est peut-être pris dans un mauvais contexte, mais voici ce que je n'ai jamais compris et ce que je ne comprendrai jamais. Je fais référence, si vous voulez, à ma ville natale où je demeure depuis quelques décennies. On voit des gens qui sont "paquetés" 200 ou 250 jours par année; c'est commun, quatre, cinq, six, dix par ville. Ils ne sont jamais arrêtés ou à peu près, et le public se demande: Comment cela se fait-il que ces gens-là ont une impunité complète alors que le corps de police provinciaux ou municipaux les connaissent très bien? Je n'ai pas besoin de vous dire quelle est la référence.

La seule chose que j'ai à l'esprit qui pourrait m'inviter à ne pas blâmer les policiers de ne pas

faire les constatations d'usage, c'est que j'ai vu un cas tragique d'un policier qui a voulu faire son devoir, un de ces cas-là, un gars "paqueté" à longueur d'année. Il avait déjà tué quatre personnes dans quatre accidents. Il avait encore un permis de conduire avec une assurance qui lui coûtait \$3000. La police a réussi à le prendre bien "paqueté", à l'amener en cour. Cette fois-là, il n'a tué personne. La police a perdu son procès parce que quatre autres personnes sont venues affirmer évidemment qu'il n'était pas soûl. Il y a également les problèmes des cours de justice où il est extrêmement pénible de plaider des causes dans ces cas-là.

Je voudrais bien que vous me disiez — parce que je fais une affirmation brutale... Cela existe partout au Québec et le public se demande comment il se fait que ces gens-là ont l'impunité complète. Je voudrais connaître votre opinion à ce sujet.

M. Marquis (Jacques): S'il est connu ou de notoriété publique qu'un individu conduit toujours avec facultés affaiblies, c'est le devoir de la police de se "brancher" et d'intervenir. Je ne peux pas vous donner de raisons pour lesquelles cela ne serait pas fait. C'est peut-être que la police est habituée comme tout le monde à des conditions de ce type-là, mais il n'y a pas de raison véritable. Malheureusement, je n'ai pas les chiffres, mais je peux vous dire qu'il y a un diable de nombre de cas de facultés affaiblies au Québec chaque année. Sûrement que cela va avoir un impact sur la conduite de gens avec facultés affaiblies.

Le Président (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevette: ...

Une Voix: Parle plus fort.

M. Chevette: Tu veux que je parle plus fort?

Une Voix: Je ne comprends pas.

Une Voix: Avance-toi.

M. Chevette: Merci. Relativement au remorquage, vous remarquerez que dans l'avant-projet du Code de la route, il y a des conditions d'accréditation pour vérification. Si on posait comme condition, dans l'accréditation de tel type de garage, l'obligation d'assurer le remorquage, est-ce que cela pourrait correspondre un peu aux désirs que vous avancez? Autrement dit, pour être accrédité, il faut qu'un individu réponde à certaines exigences. Si une de ces exigences était ou si l'obligation pour eux de remorquer et de garder des autos dans l'entrepôt...

M. Marquis (Jacques): Le problème, ce n'est pas tellement de remorquer. On trouve facilement des garages pour remorquer les véhicules. On enlèverait la partie 1 de l'article 109 que cela ne

nous ferait pas de mal en vertu de notre demande. Le problème est celui du pouvoir de conserver le véhicule et celui du pouvoir de se faire payer naturellement. Le problème de conserver le véhicule, c'est que le propriétaire du véhicule qui se présente au garage et qui dit: Je viens chercher mon "char", le garagiste n'a pas de pouvoir légal pour retenir le véhicule. Il n'en a pas actuellement. Il appelle la police et cela presse. Souvent, la police arrive et le véhicule est parti. Maintenant, c'est le vrai propriétaire qui est parti avec le véhicule. Est-ce qu'il y a eu vol? Actuellement, on est dans des dédales législatifs incroyables à ce sujet où le garagiste est furieux, la police est furieuse et le citoyen est furieux parce que la loi n'est pas assez précise. La première partie, quant à l'obligation de remiser, franchement, cela n'est pas un gros problème. C'est celui de la capacité de maintenir et de conserver le véhicule et de faire payer. C'est là qu'est le problème.

M. Lessard: Ce problème-là, c'est qu'on a eu beaucoup de garages qui sont demeurés avec le véhicule et vous recommandez, dans votre proposition, qu'après 60 jours, lorsque le véhicule n'est pas réclamé, le garagiste puisse le vendre au coût du remisage. Mais quand il s'agit d'une minoune que le gars ne réclame pas, je vous dis qu'il ne peut pas réclamer grand-chose. Cela nous a déjà été recommandé; en collaboration avec le ministère de la Justice, on va voir. Quand le député de Joliette-Montcalm posait la question tout à l'heure, c'est que, de plus en plus, on se dirige vers la vérification mécanique des véhicules automobiles. Dans ce sens-là, nous avons une partie du Code de la route qui recommande que tout garage qui veut être accrédité pour faire de la vérification mécanique devra obtenir un permis du ministère des Transports. Dans ce sens-là, on pourrait déterminer, comme condition à cette accréditation, la nécessité de remiser le véhicule, quitte à l'Etat, peut-être, d'entrevoir une possibilité de compensation comme dans les cas que je vous citais tout à l'heure.

(16 h 45)

M. Chevette: Il pourrait y avoir, d'autre part, des cas inverses. Prenez un individu qui "paqueté aux as" comme on dit, est mis en prison parce qu'il a eu un accident et qu'il a même tué des individus, il est détenu et n'a pas de parenté dans le coin. Ce n'est pas nécessairement une minoune, c'est une automobile qui n'a pas mauvaise allure. Qu'est-ce qui arrive? Après 60 jours, tel que vous le rédigez, je pense que cela irait à l'encontre des droits de l'individu qui a droit à une certaine représentation sur son avoir. Tel que libellé, je ne crois pas qu'on puisse se rendre à une telle demande. Il y aurait peut-être lieu d'inventorier une formule mitoyenne qui donnerait le droit à un garagiste de garder la possession du véhicule, mais permettre à l'individu devant une instance quelconque d'obtenir son bien, moyennant paiement ou quelque chose du genre et surtout pas de permettre à un tiers de se départir d'un bien qui ne lui appartient pas.

M. Marquis (Jacques): Ce qu'on demande n'est pas nouveau, c'est même prévu dans la loi municipale. Quel est le titre de la loi? C'est prévu dans le projet de loi no 39, Loi modifiant le Code municipal, la Loi des cités et villes à l'article 433, les effets non réclamés. Il est prévu, lorsqu'un objet a été saisi par une autorité municipale, qu'il puisse être vendu après 60 jours. C'est le même principe.

M. Chevette: Un objet non réclamé c'est un objet trouvé, mais dans le cas d'un véhicule qui est remorqué par invitation de la Sûreté du Québec ou d'un policier municipal, ce n'est pas un objet non identifié aperçu sur un coin de rue. C'est quelque chose qu'on a enlevé à quelqu'un de bien précis et on sait à qui cela appartient. 60 jours après, le gars n'est peut-être même pas en mesure de le réclamer parce qu'il est sur un lit d'hôpital, qu'il n'a pas de parenté dans le milieu, ou qu'il est derrière les barreaux et qu'il ne peut pas le réclamer. Mais je ne crois pas qu'on puisse comparer le Code municipal dans ce secteur à un objet trouvé, des bicyclettes, par exemple, des chiens, tout ce qui se trouve dans les municipalités. Ce n'est pas pareil.

M. Marquis (Jacques): C'est-à-dire que l'article 433 ne prévoit pas un objet perdu mais bien saisi, et actuellement le service de police de la Communauté urbaine de Montréal bénéficie d'une telle clause parce que régulièrement il fait des ventes à l'encan. Même un criminel, si on a saisi son véhicule qui vaut \$5000 ou \$10 000, même s'il est en prison et n'a pas de famille, ne vous en faites pas, il va s'arranger pour le réclamer. Ne vous cassez pas la tête, ils ont beaucoup de moyens. Si le véhicule vaut seulement \$50 vous pouvez être sûr qu'il va nous rester sur les bras. Mais en général, quand un objet a de la valeur et que le pouvoir de réclamation est là, vous pouvez être sûr que cela va être fait, parce que la valeur est là. On prend les moyens.

M. Lessard: Tout à l'heure, le député de Charlevoix soulevait une question relativement aux Etats-Unis, par exemple, aux étrangers. C'est exact que cela se fait exclusivement pour les étrangers, mais je voudrais vous rappeler quand même les articles 385, 386, 387 où le policier pourra, s'il a des raisons sérieuses de croire que le conducteur veut se soustraire à la justice, émettre un avis sommaire et à 387, il sera possible, lorsqu'un avis sommaire sera remis, d'exiger de la part de l'agent de la paix un cautionnement. C'est peut-être un règlement qui va, comme on le soulignait tantôt, un peu loin, mais il reste que nous aurons cette possibilité par la suite. Cela ne veut pas dire qu'elle sera nécessairement appliquée, mais je pense qu'on pourra avoir, sans causer les problèmes actuels, que nous vivons des fois aux Etats-Unis, où l'individu n'est pas capable d'attendre vu qu'il vient de l'extérieur et il n'est pas capable d'attendre que son procès passe avant de payer son infraction. Il ne peut pas

plaider, bien souvent, il aime mieux payer l'infraction immédiatement. Nous sommes actuellement en communication... S'ils font cela c'est parce qu'aussitôt qu'ils sont sortis du territoire il n'est pas obligatoire pour eux de payer l'infraction, mais il y a des communications actuellement, des négociations avec les Etats américains pour que dans ce cas-là l'Etat du Québec ou au autre Etat, en fait un autre gouvernement, pourra agir au nom du gouvernement américain ou de l'Etat du Vermont. Je vous remercie.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de...

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, j'aurais une couple de questions à poser à M. Marquis ou aux autres membres de l'Association des chefs de police et pompiers qui sont ici. Est-ce que l'actuel Code de la route de la province de Québec, je ne parle pas du projet, est aussi sévère que les codes de la route qui existent dans les autres provinces ou dans les Etats américains?

M. Marquis (Jacques): Le Code de la route qui est soumis ici présentement nous plaît beaucoup parce qu'il correspond justement à ce qu'on voit ailleurs.

M. Vaillancourt (Orford): Je ne parle pas de l'avant-projet; je parle du Code de la route actuel que nous avons ici au Québec.

M. Marquis (Jacques): Le code actuel, si vous regardez les pénalités, c'était avant l'inflation. Elles sont très faibles.

M. Vaillancourt (Orford): Les amendes sont moins élevées que ce qui existe dans le projet de Code de la route actuel, j'admets cela. Mais est-ce que la loi, le Code de la route, sans parler des infractions, est aussi sévère, excepté les amendes, que les autres provinces du Canada et les Etats américains?

M. Marquis (Jacques): Vous parlez du Code de la route actuel, de celui qui est en application présentement?

M. Vaillancourt (Orford): Le Code de la route actuel, qui est en vigueur actuellement.

M. Marquis (Jacques): C'est difficile de comparer. Franchement, on ne l'a pas comparé comme cela, le code actuel avec ailleurs. Ce pourquoi on a hâte d'avoir celui-là, c'est qu'il est tellement compliqué actuellement que cela nous prend 50 heures de cours pour donner aux policiers une chance de se retrouver dans le code actuel, une petite chance. Tandis que dans le nouveau, on va épargner du temps et on va se retrouver et les citoyens et tout le monde. C'est difficile de comparer actuellement. Il est d'un autre âge, il ne se compare pas avec les autres codes qu'on retrouve ailleurs.

M. Vaillancourt (Orford): Cela veut dire que celui que nous étudions présentement va être beaucoup plus facile d'interprétation pour les policiers. J'aimerais savoir de vous qui êtes dans la police depuis de nombreuses années — vous nous disiez tout à l'heure que vous aviez travaillé dans d'autres Etats et dans une autre province — est-ce que cela dépend des autorités provinciales ou municipales si la loi est moins respectée dans la province de Québec que dans les autres provinces? Est-ce que cela dépend du gouvernement ou de vos supérieurs?

M. Marquis (Jacques): Je pense que cela dépend d'un contexte historique, socio-historique. Je n'ai pas la date exacte, mais une limite de vitesse sur nos routes de la province, cela fait à peu près 30 ans qu'on en a. La tradition au Québec est depuis longtemps un certain laxisme vis-à-vis de la route et de la sécurité routière. C'est un contexte historique bien plus qu'autre chose. On voit actuellement une prise de conscience qui fait que d'ici peu d'années on va se comparer avec d'autres Etats ou d'autres provinces.

M. Vaillancourt (Orford): Si je comprends bien, c'est la mentalité des Québécois qui ne sont pas peureux, qui n'ont pas peur des lois, qui ne s'occupent pas trop de la sévérité de la loi. Mais croyez-vous que l'augmentation des amendes qui existe dans le nouveau projet de loi va aider à faire respecter la loi à l'avenir?

M. Marquis (Jacques): Oui.

M. Vaillancourt (Orford): Trouvez-vous que les amendes qui sont incluses dans le projet de loi sont assez élevées pour vous permettre de faire respecter la loi à l'avenir avec le nouveau Code de la route?

M. Marquis (Jacques): Les amendes dans le code actuellement, on les trouve satisfaisantes. Elles correspondent à la situation actuelle. Si l'inflation ne peut pas monter de 12% par année, cela va bien aller. Maintenant, concernant ce que vous avez dit sur le contexte historique, vous savez, ici au Québec, il y a quasiment une règle d'or qui existe dans la tête de tout Québécois que la police doit donner dix milles à l'heure de cadeau. Moi, j'ai patrouillé ailleurs, comme policier; je m'en allais à 30 milles à l'heure dans une zone de 30 et c'était 30, pas 31. C'était 30. Ici, au Québec, on a toujours été bien tolérant et, quand on demande au policier 50 kilomètres, c'est 50, ce n'est pas 55, il y a une résistance, parce qu'eux aussi sont des Québécois. On dit oui, mais il y a cette marge qu'on a toujours donnée à tout le monde. Ce n'est pas facile à introduire.

M. Mailloux: Quant à la dernière constatation que vous venez d'apporter, soit qu'il y a toujours une marge — ce n'est peut-être pas 10 milles à l'heure, mais 10% — sur la vitesse permise, est-ce que cela n'a pas été toléré en raison des multiples

variantes de pneus? Vous aviez de la difficulté à faire la preuve devant les cours de justice et, plutôt que de perdre trop de causes, — est-ce que ce n'est pas ce qui s'est produit? Mais comment, malgré les mêmes variantes de pneus, d'autres États américains ou d'autres provinces pourraient-ils être capables de plaider les causes alors qu'on n'en est pas capable ici? Parce qu'ils ont quand même les mêmes variantes pour prouver la vitesse.

M. Marquis (Jacques): Encore un facteur historique, parce que traditionnellement, autrefois, on n'avait pas de radar. On se servait de l'odomètre du véhicule. On s'est dit: Ce n'est quand même pas parfait, et il y a nos yeux qui perçoivent et tout. Alors, on donnait toujours une marge d'erreur au bénéfice du citoyen tout le temps.

C'est de longue date et cela se faisait ailleurs aussi. Mais le radar, depuis qu'il est utilisé au Québec, nous permet d'éliminer cette marge d'erreur qu'on donnait toujours, parce que le radar est tellement précis. Mais le radar n'est pas encore assez utilisé au Québec. Je peux vous dire qu'aux États-Unis, quand l'administration fédérale a dit qu'on descendait la zone de la vitesse à 55 milles à l'heure partout aux États-Unis, ils ont pris des moyens. Toutes les autos de police des États américains ont un radar. C'est l'équipement standard. Au Québec, il n'y a pas beaucoup d'autos, il n'y a même pas 50% des autos qui ont un radar, et c'est beaucoup moins que cela.

On n'a pas encore généralisé l'utilisation de ces instruments qui évitent la marge d'erreur de 10% dont on parlait.

M. Lessard: M. le Président, en relation avec cela, M. Marquis, M. Cyr ou M. Fafard, qu'est-ce que vous pensez de défendre le détecteur de radar, dans le Code de la route, puisqu'on a un groupe qui viendra d'ici quelques jours pour nous recommander cela?

M. Cyr: Je recommanderais, M. le ministre, de garder...

M. Lessard: Une dernière question. On parlait tout à l'heure des amendes. C'est vrai que c'est un problème sérieux. Il faut les ajuster au coût de la vie. Dans certains États, plutôt qu'une amende, ce sont des systèmes de points de démerite beaucoup plus forts. En Colombie-Britannique, on l'a regardé. Par ailleurs on a aussi regardé, et ce n'est pas facile d'application, la possibilité d'avoir un système d'amende en relation avec le salaire gagné. C'est-à-dire que l'individu qui gagne \$50 000 par année et qui paie une amende de \$22, cela ne lui fait pas tellement mal. Mais l'individu qui en gagne \$15 000, peut-être que \$22 ou \$30, c'est assez élevé. On avait mis cela sur la table un bout de temps, mais la formule n'est pas d'application facile.

M. Mailloux: Qu'est-ce qui arrive à ceux qui sont sur le bien-être social? Cela ne leur coûte rien?

M. Lessard: Non, ce serait en relation avec le règlement. Il y aurait certainement le minimum existant de \$22 ou \$30, mais, en plus, il y aurait un réajustement selon le salaire journalier.

M. Mailloux: Tâchez d'oublier cela.

M. Lessard: Je pense que cela va être compliqué.

M. Marquis (Jacques): Disons que le plus grand égalisateur social, si on veut, au Code de la route, c'est le système de points de démerite. On a vu des gens très fortunés auxquels cela faisait mal, un billet, parce que c'était le nombre de points qui leur manquaient. Alors, il n'y a pas de doute que l'amende est relativement peu importante dans un système de prévention de sécurité routière.

Le système de points de démerite a son impact, lui.

Le Président (M. Boucher): Un instant, M. Fafard.

M. Fafard: M. le Président, si vous me permettez, j'ai une question qui s'adresse à M. le ministre. Est-ce qu'on pourrait avoir des précisions sur l'article 309? On dit: "Nul ne peut utiliser, sur un chemin public, une souffleuse à neige, à l'intérieur des cités, villes et villages, sans la présence d'un signaleur à l'avant de celle-ci". Je prends comme exemple les endroits dans la province où le ministère des Transports entretient lesdits villages. Vous savez comme moi, M. le Président — tantôt, l'association l'a mentionné — que vous avez des rues qui sont très longues que vous devez entretenir. Est-ce qu'on devra comprendre que, si vous n'avez pas de signaleur à l'avant, il y aurait infraction? (17 heures)

M. Lessard: Voici. On a eu beaucoup d'accidents, surtout des enfants. C'est précisé et cela existe déjà par un règlement. On le précise dans le Code de la route. C'est à l'intérieur des cités et villages... Vous comprendrez qu'on ne peut pas avoir... Par exemple, tout à l'heure, on me parlait de la ville de Gaspé. Gaspé est une municipalité qui est répartie en plusieurs petites agglomérations. J'ai l'impression qu'à ce moment-là, là où il y a une densité de population assez importante, il faudra prévoir — on pourrait peut-être corriger — à ce qu'il y ait un signaleur.

Vous allez me préciser également l'article 310.

Une Voix: S'il vous plaît! Oui, j'allais vous le demander.

M. Lessard: A l'article 310, il y aura des conditions à cela. Actuellement, vous savez qu'on peut prendre des consommations alcooliques dans le transport aérien, là où il y a des hôtesse, là où il y a des gens — des hôtes, si vous voulez — qui sont responsables du contrôle comme, par exemple, l'Express entre Montréal et Québec. Si on nous assure que ces conditions seront respec-

tées, on pourra le permettre dans ce genre de transport en commun, mais non pas permettre — d'ailleurs, dans un autre article du Code de la route, c'est bien défendu — la consommation de boissons alcooliques dans une automobile de promenade. Il s'agira spécifiquement de cas très exceptionnels.

Une Voix: M. le ministre, si on continue. Quand on dit "un véhicule routier en marche ou immobilisé sur un chemin public ou en consommer à quelque endroit que ce soit sur un chemin public", on se pose la question concernant les aires de stationnement le long de nos grands boulevards où on voit beaucoup de gens qui sont stationnés pour un repos de quelques minutes et qui en profitent pour prendre une petite consommation.

Une Voix: A la première occasion, suspendez.

M. Lessard: Vous parlez des stationnements.

Une Voix: C'est cela, oui.

M. Lessard: L'article 310 de la loi, tel que conçu, s'applique strictement ou s'appliquerait strictement pour des véhicules de transport en commun là où les conditions sont précisées par règlement. Nous pensions, par exemple, lorsque nous avons rédigé cet article 310, à des transporteurs publics tels qu'il en existe actuellement entre Québec et Montréal pour autant qu'il y a une personne qui est responsable, les hôtesse; exactement comme dans le secteur aérien.

Une Voix: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt (Orford): Je voudrais poser une autre question au représentant de l'Association des policiers et pompiers. Est-ce qu'il existe, dans certaines municipalités de la province, des conseils municipaux qui empêchent, après avoir fait adopter des règlements municipaux pour les faire appliquer par leurs policiers... Est-ce qu'il y a certaines municipalités qui, après avoir adopté certains règlements, empêchent l'application desdits règlements?

M. Cyr: A ma connaissance, M. le Président, aucune ville n'empêche un corps policier d'appliquer les règlements municipaux. C'est plutôt dans le sens qu'ils veulent que leurs corps policiers appliquent les règlements.

M. Vaillancourt (Orford): Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie messieurs de l'Association des chefs de police et de pompiers du Québec d'être venus présenter votre mémoire. Pour permettre aux personnes qui s'occupent du soutien technique de pouvoir con-

tinuer l'enregistrement, on m'avertit qu'il faudra s'arrêter quelques minutes. Je voudrais suspendre nos travaux pour quinze minutes; cela devrait être suffisant.

Association des policiers provinciaux du Québec

A l'ordre, messieurs! J'appelle donc maintenant l'Association des policiers provinciaux du Québec à se présenter à la table. Si vous voulez vous identifier et identifier les personnes qui sont présentes.

Je m'excuse, on entend très mal ici. Est-ce que vous pouvez... Si vous voulez attendre quelques secondes on va... Cela semble aller mieux, oui.

M. Richard (Raymond): D'accord. A ma gauche, M. Jean-Marie Bouchard, qui est vice-président de l'association, le secrétaire général M. Jacques Tessier.

Le Président (M. Bordeleau): Pelletier?

M. Richard (Raymond): M. Tessier, ainsi que M. Eddy Bertrand, qui est secrétaire-trésorier. A ma droite, le conseiller juridique, Me Lauréat Barré.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, merci. Vous pouvez procéder. Vous êtes M. Richard.

M. Richard (Raymond): On ne lira pas nécessairement tout notre mémoire. On va peut-être se permettre, à l'occasion, de commenter certaines de nos remarques. On aimerait que notre mémoire soit retranscrit au complet, si possible, au journal des Débats.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, (voir annexe)

M. Richard (Raymond): L'Association des policiers provinciaux du Québec représente 4438 membres répartis sur tout le territoire québécois. De par le rôle important que jouent ses membres en matière de sécurité routière, ses représentants se croient justifiés de faire la critique constructive de l'avant-projet de loi pour la refonte du Code de la route.

Une analyse sommaire de l'avant-projet de loi nous a convaincus du sérieux des modifications proposées. Les changements suggérés par l'honorable ministre des Transports sont certes le résultat de plusieurs mois de recherches et d'analyses. En règle générale, nous constatons que le projet déposé pour étude correspond, par les mécanismes de contrôle qu'il établit, les normes qu'il édicte, à la situation qui prévaut ou qui devrait prévaloir dans ce domaine. Pour ne nommer que quelques-uns des amendements inscrits à l'avant-projet de loi, notons l'obligation à tous les dix ans de rappeler à subir un examen tous les titulaires d'un permis de conduire, la notion de virage à droite sur un feu rouge, etc.

A notre point de vue, le nouveau Code de la route est susceptible d'améliorer la sécurité routière. Il est à espérer que nous franchirons bientôt, avec ces nouveaux règlements, une étape vers une diminution des accidents et infractions. Il y a cependant certains articles dans cet avant-projet de loi qui pourraient être modifiés, soit pour les rendre plus applicables, soit pour en clarifier la portée, soit encore pour permettre à un agent de la paix ou à l'officier autorisé de mieux contribuer à la sécurité routière. Vous trouverez dans les pages qui suivent nos remarques sur ces articles.

Notre première remarque, M. le Président, est à l'égard de l'article 56. Cet article oblige une personne qui conduit un véhicule routier sur un chemin public et dont le véhicule est impliqué dans un accident, à remettre les pièces visées à l'article 55 sur demande d'un officier autorisé ou un agent de la paix, soit le certificat d'immatriculation, le contrat de location ou le document sur la durée du prêt.

Dans la section VI, les infractions et peines, à l'article 60, on peut lire l'amende de \$100 ou au plus de \$200. A notre avis, l'article 56 devrait être précisé davantage concernant les pouvoirs d'un officier autorisé ou d'un agent de la paix qui fait face au refus d'un conducteur de se conformer à l'obligation qui lui est imposée. Il devrait être permis à un agent de la paix qui fait face à un tel refus de détenir sans mandat le conducteur du véhicule routier jusqu'à ce qu'une identification positive soit faite.

Nous suggérons donc d'ajouter, après le premier paragraphe de l'article 56, ce qui suit: "Un agent de la paix peut arrêter sans mandat une personne qui contrevient aux dispositions du premier alinéa jusqu'à ce qu'elle puisse s'identifier d'une façon satisfaisante." Cette modification facilitera l'application de la présente loi. Elle assurera une meilleure protection aux citoyens et, par ricochet, permettra de mieux faire échec aux personnes qui constamment, peu importe le motif, tentent de déjouer la justice.

L'article 65. Nous croyons qu'il est temps qu'un effort soit fait afin d'essayer d'enrayer les vols de permis de conduire et la falsification de ces derniers. Un moyen qui nous apparaît efficace serait l'addition à l'article 65 du paragraphe suivant: "Tout permis de conduire ou d'apprenti-conducteur doit porter la photo du détenteur lors de l'émission ou du renouvellement du permis."

Nous avons également fait des remarques concernant l'article 90 et on porte référence à l'article 94, la sentence ou l'amende de \$100 ou de \$200. A l'égard de ces articles, nous faisons les mêmes remarques qu'à l'article 56.

Pour compléter nos remarques aux articles 56, 60, 90 et 94, nous référons ici au chapitre IX, section I, Dispositions générales, article 310 et section IX, Infractions et peines, article 314, qui se lisent comme suit: "Nul ne peut consommer des boissons alcooliques dans un véhicule routier en marche ou immobilisé sur un chemin public ou en consommer en quelque endroit que ce soit sur un chemin public". Il y a un pouvoir d'arrestation sans mandat pour l'agent de la paix.

A l'article 374, je me réfère à l'amende. Ce qu'il est bon de souligner, M. le Président, c'est que le législateur, à l'article 310, rejoint notre demande vis-à-vis des articles 56 et 90. De plus, il semble qu'à première vue les infractions reprochées aux articles 56 et 90 ne sont certes pas plus graves, puisque le législateur a prévu les mêmes amendes, soit d'au moins \$100 et d'au plus \$200. (voir les articles 60, 94 et 374).

Nous avons également une remarque à l'article 116. Nous croyons que les règles de conduite des fonctionnaires du ministère des Transports qui, au surplus, prévoient des sanctions disciplinaires devraient se retrouver dans un règlement du ministère à cet effet, plutôt que parmi les dispositions d'un Code de la route.

A l'article 283, c'est l'autorisation dorénavant de virer à droite sur un feu rouge. Il s'agit d'une nouvelle disposition qui autorise un virage à droite en face d'un feu rouge de circulation. Comme nous l'avons mentionné dans les notes préliminaires, cette libéralisation nous semble une mesure adéquate dans le contexte actuel. Nous réalisons tout de même qu'il y a certains risques d'adopter une telle mesure, si elle n'est pas assortie de toutes les précautions nécessaires. Il faudrait prendre les dispositions requises lors d'une campagne de publicité pour bien informer la population et sensibiliser celle-ci à ce nouveau règlement. Considérant les habitudes de conduite souvent téméraires ou hasardeuses des conducteurs, un tel changement dans les règlements de la circulation pourrait augmenter les risques d'accidents s'il n'est pas appliqué adéquatement.

M. le Président, nous avons entendu, au tout début, le ministre des Transports mentionner dans son allocution que c'est évident qu'avec toutes ces nouvelles mesures, il devrait y avoir une campagne de publicité pour sensibiliser la population. C'est dans ce contexte que nous disons que c'est une très bonne mesure. Il s'agit de sensibiliser la population à cette nouvelle façon de circuler.

A l'article 308, dans le but de prévenir les accidents de toutes sortes et de faire réaliser à tout conducteur le danger d'abandonner, même en cas de force majeure, un véhicule routier sur un chemin public, une propriété publique ou privée, nous suggérons, au tout dernier paragraphe de l'article 308, ce qui suit: "Celui qui abandonne un véhicule routier sur un chemin public, sur une propriété de la couronne ou sur un terrain privé doit aviser sans délai un agent de la paix ou un officier autorisé". Une telle disposition permettrait de faciliter l'application du troisième alinéa de cet article, quant aux recherches du propriétaire dudit véhicule.

Ce qu'on peut ajouter, M. le Président, c'est que souvent, on évitera, avec une telle mesure, d'occasionner des frais au propriétaire. Il se peut que son véhicule... si le propriétaire nous avise et qu'il dit: Mon véhicule est là pour une heure ou deux, à ce moment, je pense que c'est plus facile et on n'aura pas besoin de le faire remiser. C'est toujours dans le but d'une meilleure sécurité et efficacité.

A l'article 363 du nouveau Code de la route, on parle des autobus de type interurbain. Notre remarque est la suivante: Une raison majeure, soit celle de la sécurité, nous porte à être en désaccord avec la proposition contenue à l'article 363, paragraphe a), concernant les autobus de type interurbain.

Actuellement, la vitesse permise sur les autoroutes est de 100 kilomètres par heure. Cette limite de vitesse devrait être maintenue pour tous les véhicules routiers, y compris l'autobus de type interurbain. L'application de l'article 363, paragraphe a), tel que rédigé, ne ferait qu'inciter les conducteurs de véhicules routiers à ne pas respecter la vitesse permise. Les conducteurs de véhicules routiers, frustrés de se faire continuellement dépasser par un autobus de type interurbain, auraient tendance à aller plus vite ou, à tout le moins, prendre la voie de gauche pour suivre. Le risque d'accident serait probablement accru, puisque l'autobus de type interurbain serait, en principe, presque toujours sur la voie de gauche pour dépasser ou circuler.

(17 h 15)

Au Québec, nous avons la triste réputation d'être de mauvais conducteurs. Des statistiques démontrent que les accidents augmentent et que le nombre de morts ou de blessés, par suite d'accidents résultant d'imprudences, d'erreurs humaines ou de bris mécaniques, demeure toujours très élevé.

Les rapports de la Sûreté du Québec pour les années 1978, 1977 et 1976 nous donnent un bon aperçu de ces sombres statistiques. Je pense, M. le Président, que nous n'avons pas à énumérer toutes les statistiques aux pages 27 et 28. Les membres de la commission pourront les consulter à volonté. Rien ne prouve qu'il y aura diminution du nombre d'accidents ou que plus de personnes utiliseront l'autobus de type interurbain. Bien au contraire, le fait de savoir que l'autobus de type interurbain peut circuler plus vite risque peut-être de diminuer la clientèle de ce mode de transport, surtout si l'on considère le nombre et la gravité des accidents d'autobus depuis environ un an, alors que les normes de vitesse sont les mêmes pour toutes les catégories de véhicules routiers.

Le fait de permettre aux autobus de type interurbain d'augmenter leur vitesse maximale ne rendra pas nos conducteurs plus prudents et n'augmentera pas les normes de sécurité. Etant donné qu'un véhicule routier peut, sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation, circuler dans l'une ou l'autre voie (voir l'article 238), le fait pour l'autobus de type interurbain de circuler à une vitesse supérieure est de nature à favoriser le louvoiement tant de l'autobus que des autres véhicules routiers qui devraient ainsi céder le passage. Cet aspect serait d'ailleurs accentué si, comme nous le prévoyons, l'autobus, pour garder une vitesse de croisière uniforme, a tendance à emprunter la voie de gauche. Même si l'on devait admettre que les nouvelles dispositions du Code de la route vont favoriser le transport par autobus, ce qui n'est pas certain, faudrait-il pour cette

raison augmenter davantage la vitesse permise pour les autobus de type interurbain pour favoriser encore plus ce mode de transport? Il est évident que non.

Nous ne croyons pas que les fins poursuivies justifient l'établissement de ces nouvelles normes. Les accidents d'autobus sont évidemment moins nombreux que ceux impliquant d'autres véhicules routiers, mais les conséquences sont beaucoup plus sérieuses, trop, à notre avis, pour soumettre les autobus de type interurbain à des normes différentes de celles applicables à l'ensemble des véhicules routiers.

Le respect de la vie est trop important pour le reléguer au second plan. Comme le dit si bien la publicité bien connue: "La personne avant toute chose".

Pour terminer, l'avant-projet de loi — dans nos remarques générales — ne reproduit pas les termes de l'article 74 de l'actuel Code de la route, concernant l'arrestation sans mandat. Tel que mentionné précédemment, nous favorisons le maintien de ce pouvoir dans le cas des articles 56 et 90, comme le prévoit d'ailleurs l'article 310 lorsqu'il y a consommation de boissons alcooliques dans un véhicule routier. Nous croyons, si le législateur n'entend pas rétablir les pouvoirs d'arrestation sans mandat de l'article 74, qu'il faudrait, à tout le moins, donner une portée plus large à l'article 427 concernant la prise de possession et le remisage d'un véhicule routier.

Ainsi, par exemple, dans le cas où un conducteur ne serait pas titulaire d'un permis de conduire (article 65) ou dans le cas où le permis de conduire serait suspendu (articles 151 et 153), un agent de la paix ou un officier autorisé devrait pouvoir prendre possession du véhicule routier et le remiser, à moins que ne se trouve une autre personne habilitée et capable de conduire ledit véhicule.

M. le Président, c'était notre mémoire concernant l'avant-projet de loi du Code de la route.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: M. le Président, je remercie l'Association des policiers de leur mémoire. Je pense que c'est encore assez intéressant. On l'avait dit dès le début: On n'a pas la science infuse. C'est pour cette raison qu'on convoque une commission parlementaire.

J'aimerais discuter un peu — on parle beaucoup et je pense que c'est l'occasion d'en parler — de sécurité routière. D'abord, on me confirme que le virage à droite ne semble pas une mesure, pour autant qu'on prenne les précautions nécessaires, pour augmenter le nombre d'accidents. J'aimerais un peu — comme je l'ai fait tout à l'heure — parler — puisque c'est là, dans le fond, notre objectif que j'ai précisé dès le début de cette commission — de la conception de la sécurité. Le député de Charlevoix pourra tout à l'heure vous donner un exemple qu'il a vécu ce matin, c'est-à-dire qu'il a traversé, de La Malbaie jusqu'à

Québec, environ cinq barrages policiers ou cinq systèmes de radar. Je ne sais pas si c'était en relation avec le fait qu'il y avait une commission parlementaire sur le Code de la route ce matin, mais on m'a indiqué cela tout à l'heure.

L'un des problèmes que nous rencontrons, et je pense que le député de Gatineau le soulignait tout à l'heure. L'un des problèmes que nous rencontrons dans la sécurité routière, c'est qu'on a des semaines de sécurité routière, on a des mois de sécurité routière et on a, à chaque année, des vérifications mécaniques qui se font, par exemple, par la Sûreté du Québec. Mais le problème qu'on vit bien souvent, c'est que cette préoccupation constante de la sécurité routière, le citoyen semble l'avoir par périodes déterminées. Par exemple, la Fête du travail. On sait que le citoyen se surveille un petit peu plus, parce qu'on sait qu'il va y avoir des bagarres de policiers. Il y a la période du 24 juin et des périodes intensives, le mois de juillet pendant le congé de la construction.

Mais, après, on ne sent pas une constance dans la volonté de la sécurité routière. Tout à l'heure, on parlait un peu, justement, d'une certaine conception de la sécurité routière, à savoir plutôt essayer d'intercepter des gens en se plaçant dans des endroits stratégiques, par rapport à une autre conception. Je pense que, comme on le disait tout à l'heure, il faut en arriver à intercepter des gens. Mais par rapport à une autre conception, qui serait la prévention par les policiers du Québec, j'aimerais savoir, de l'Association des policiers du Québec, comment vous entrevoyez — peut-être prenez-vous les deux systèmes — la conception de prévention des accidents.

M. Bouchard (Jean-Marie): M. le Président, tout d'abord, en ce qui concerne les policiers de la Sûreté du Québec, c'est évident que ces derniers ne se cachent pas dans des fonds de cour ou n'essayent pas de prendre des automobilistes en défaut.

On essaie d'inculquer depuis quelques années à nos membres qu'il faut faire de la prévention. Il s'agit d'améliorer nos systèmes de prévention. Il s'agit d'avoir des policiers sur la route. Il ne faut pas seulement parler de prévention; si on a seulement un ou deux véhicules dans un territoire, c'est évident que le temps que ces véhicules sont, par exemple, sur la route 20, nous n'avons pas de prévention ailleurs.

Il faut mettre les effectifs nécessaires. Il faut améliorer les systèmes de prévention. Il faut aussi améliorer l'équipement. On disait tout à l'heure — il y a un groupe qui est passé avant nous — que, dans certains Etats américains, il y avait plus de radars. Il y avait aussi dans des véhicules automobiles ce qu'on appelle communément des "speed guns". C'est un moyen. C'est bien beau au Québec de dire aux gens: Il y a de la police. Mais il n'y a pas d'équipement. Même si on croise un véhicule de police sur la route, on ne peut prendre sa vitesse, parce qu'à ce moment-là on n'a pas l'équipement voulu. Donc, il faut améliorer l'équipement. Il faut être de plus en plus professionnel.

Tout à l'heure, M. Marquis disait que c'était compliqué pour le policier d'appliquer l'actuel Code de la route. Nous croyons que la réforme que vous voulez faire au Code de la route, c'est déjà un pas vers une meilleure sécurité. Les policiers vont être plus en mesure d'appliquer le Code de la route. Il faut éduquer nos gens. Il ne faut pas se le cacher, au Québec, on parlait d'histoire tout à l'heure, cela ne fait pas bien longtemps qu'on a vraiment une police organisée. Avant 1960, sans parler pour un parti ou pour un autre, il n'y avait pas beaucoup de polices organisées. On n'avait pas de policiers qui se rendaient à leur retraite. Jusqu'à 1968, il y avait 119 policiers à la Sûreté du Québec à la retraite. On ne gardait pas nos gens. C'est un historique. On a commencé à avoir réellement des policiers professionnels depuis 1960. L'Association des policiers provinciaux n'existait pas. Ce n'était pas syndiqué avant 1966.

Donc, dans cette période d'une vingtaine d'années, on a réussi quand même à garder parmi les corps policiers les effectifs. On voit couramment aujourd'hui des gars de 18, 19, 20 ans qui sont des policiers de carrière, des professionnels. Il s'agit des personnes qui ont beaucoup de talent et ils font un bon travail. Il s'agit de leur donner encore plus d'outils, de les former encore mieux et, à ce moment, je pense qu'on va pouvoir faire une meilleure prévention. Il faut insister sur la prévention. Je pense que c'est un peu dans ce sens qu'on devrait s'orienter.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: Tout à l'heure, on disait que les Québécois qui partent du Québec pour se diriger vers l'extérieur du Québec se sentaient presque dans l'obligation de respecter beaucoup plus le Code de la route de l'Etat dans lequel ils voyagent, par exemple, les 55 milles à l'heure aux Etats-Unis.

Par ailleurs, d'après votre expérience, puisque vous avez à intercepter non seulement des Québécois, mais des gens qui viennent de l'extérieur du Québec, lorsque des gens de l'Ontario, par exemple, ou des Etats viennent chez nous, ont-ils tendance à être aussi Latins que nous le sommes devant le Code de la route? Est-ce que le mauvais exemple les entraîne?

M. Richard (Raymond): Je vais répondre à la première partie de la question et je laisserai un autre membre du groupe répondre à la deuxième partie. J'ai moi-même fait quelques voyages aux Etats-Unis et j'ai trouvé que sur les grandes routes il y avait énormément de policiers. Il y en avait tellement que c'est presque impossible de faire de la vitesse. Il faut se surveiller continuellement. J'ai tenté l'expérience suivante. Je me suis dit: Ce n'est pas possible que ce soit comme cela dans tous les Etats. Je suis sorti un peu à l'extérieur des grandes routes et j'ai été surpris de voir que là l'Américain avait le pied un peu plus pesant, parce que je n'ai pas vu d'autos-patrouilles. Ce qui fait qu'on est beaucoup plus prudent sur les grandes routes, c'est que les personnes circulent normale-

ment, quand on va en voyage dans le sud, sur les grandes routes où il y a des policiers. Mais quand on sort un peu des grandes routes, on s'aperçoit qu'il y a moins de véhicules de police et que les personnes ne suivent pas tellement la vitesse permise. C'est l'expérience que j'ai vécue.

Concernant la deuxième partie de votre question, M. le Président, si vous le permettez, j'inviterai M. Jacques Tessier, qui est un patrouilleur d'expérience, à répondre. Je pense que c'est la personne la mieux placée pour répondre à cette deuxième partie de la question.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, M. Tessier, s'il vous plaît.

M. Tessier (Jacques): Concernant les automobilistes américains ou ontariens, après quelques milles en territoire québécois, ils se rendent compte évidemment qu'on peut circuler beaucoup plus rapidement que dans leur pays ou dans leur province. Ils deviennent aussi indisciplinés que n'importe quel Québécois. Vu le nombre de milles de patrouille qu'un patrouilleur a à faire, il va arriver assez régulièrement que quelqu'un va faire une très grande distance avant d'être intercepté. Je pense qu'il est beaucoup plus long de se discipliner que de devenir indiscipliné. Je peux vous dire par expérience, pour avoir patrouillé la route 20 à la hauteur de Laurier-Station pendant douze ans, que j'ai intercepté beaucoup de résidents de l'Ontario, des provinces maritimes et des États-Unis qui circulaient très rapidement. D'ailleurs, à titre d'expérience, probablement que vous allez voir une auto-patrouille qui va circuler à 100 kilomètres-heure, ce qui est la vitesse permise, et régulièrement à peu près tout le monde va passer le véhicule de patrouille. C'est très rare qu'une file d'automobilistes suive le policier, même dans une auto identifiée.

Cela renforce un peu ce que M. Marquis disait tout à l'heure. Partant du fait que l'automobiliste pense qu'il a un droit acquis à 10 kilomètres de plus, ou à 10% ou à ce que vous voudrez, il se dit: Le policier est peut-être en panne. A 100 kilomètres-heure, ce n'est pas assez vite. Il le dépasse régulièrement. Si vous l'arrêtez à 10 ou 15 kilomètres de plus, lorsqu'il raconte l'incident, ce n'est pas tellement à 15 kilomètres de plus qu'il s'est fait prendre; c'est à un kilomètre en haut de la vitesse que lui se permet et non de ce que la loi dit. Je pense qu'en fait de publicité on a parlé tout à l'heure de ce qu'on devrait faire. Peut-être qu'on devrait sensibiliser les gens en leur disant que la vitesse aux États-Unis ou au Québec, à 90 ou 100 kilomètres-heure, c'est la même chose.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.
(17 h 30)

M. Lessard: Si je posais cette question, c'est parce que tout à l'heure on nous a dit que les Québécois ont un tempérament latin, mais les Américains se latinisent lorsqu'ils viennent au Québec. Ce sont peut-être d'autres raisons aussi. C'est dans ce sens un peu que je voudrais

continuer. Par exemple, le nombre de policiers au Québec, par rapport à l'Ontario, je comprends que l'Ontario a une plus grande population, mais par 1000 habitants ou par 10 000 habitants, est-ce comparable?

M. Richard (Raymond): C'est une question de statistiques, M. le Président, je ne saurais répondre à cela. Je ne sais pas s'il y a un membre qui possède ces statistiques. On me fait signe que non.

M. Lessard: Je voudrais revenir sur les 110 kilomètres-heure. Vous m'indiquiez tout à l'heure que vous étiez allé aux États-Unis sur les grandes autoroutes. Je sais que cela peut avoir la tendance que vous souligniez de pousser les automobilistes à aller plus vite lorsqu'ils se font dépasser par le transport en commun. Maintenant, l'objectif est justement de favoriser le transport en commun et d'essayer de faire en sorte qu'il y ait de moins en moins d'automobilistes afin de décongestionner les autoroutes. Si cela va plus vite dans le transport en commun, cela pourrait inciter les gens à utiliser de plus en plus le transport en commun.

Techniquement, il faut bien faire attention, les Québécois ont encore un raisonnement un peu comme celui-là: en entendant 110 kilomètres, ils pensent encore aux 110 milles à l'heure. Les 110 kilomètres-heure, ce sont 66 ou 67 milles à l'heure; ce qui était permis avant sur les autoroutes, c'était 70 milles à l'heure. Aux États-Unis, dans le transport interurbain, est-ce permis d'aller jusqu'à 70 milles à l'heure sur les autoroutes pour le transport en commun?

M. Richard (Raymond): Je crois que pour le transport, c'est la même vitesse. Je ne pourrais pas l'affirmer catégoriquement. Maintenant, la mesure qui est apportée dans le nouveau Code de la route, le fait que l'autobus puisse aller un peu plus vite que les autres véhicules routiers, au départ, nous ne croyons pas que ce soit une mesure susceptible d'inciter les gens à prendre le transport en commun plus souvent. Maintenant, peut-être pour compléter la question, M. le Président, j'inviterais M. Bouchard à parler un peu de circulation, dans le sens de savoir comment se fait le trafic. M. Bouchard est un peu spécialisé dans le domaine.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. Bouchard.

M. Bouchard: M. le Président, évidemment, sur les routes, on peut dire en partant que l'idéal à atteindre serait d'avoir un tapis et que les automobiles embarquent dessus...

En partant de ce principe, c'est sûr que si on permet aux autobus de dépasser... Il n'y a pas tellement de conducteurs sur la route 20 qui vont se permettre d'être dépassés par des autobus. On sait que, actuellement, si la loi est appliquée à 100 kilomètres, c'est presque dangereux de se faire

tuer. Il faut absolument accélérer. Si on permet à un certain type de véhicules d'aller à 110 kilomètres, je ne pense pas que cela favorise le transport en commun. C'est comme dire à quelqu'un: Je descends à Québec ce soir, je vais aller vite. Embarquez avec moi, je vais aller à 100 milles à l'heure. Je pense que je n'aurais personne. C'est un peu dans cet esprit que pour le trafic il faut toujours, je pense, que ce soit comme une chaîne qui s'en va, tout le monde pareil. On devrait essayer d'abord d'appliquer cela. Je pense qu'avec les mesures qu'on amène, le tournage à droite sur un feu rouge, et les autobus à 110 kilomètres, on devrait y aller progressivement. Je ne pense pas que le fait d'avoir 10 kilomètres de plus va accentuer le trafic ou permettre aux usagers d'utiliser davantage ces moyens de transport.

M. Lessard: On va entendre les associations de transporteurs par autobus. Je pense qu'il y a un mémoire. Ils sont naturellement d'accord avec les 110 kilomètres-heure. Par exemple, aux États-Unis, on parlait du louvoiement tantôt; je reviendrai sur cela. J'ai eu l'occasion moi aussi de voyager un peu sur les routes américaines et on permet, justement, une vitesse plus grande pour le transport en commun que pour le véhicule de promenade. Pourtant, je n'ai pas constaté plus de louvoiement, nécessairement, à un moment donné, aux États-Unis. En tout cas, c'est la question. Je ne vois pas de réponse scientifique sur cela.

Par exemple, comme c'est permis dans le Code de la route, à l'article 274, si on donne en même temps le droit de dépassement aux transports en commun, c'est-à-dire, que le véhicule doit prendre la ligne de droite pour donner, lorsqu'il voit un véhicule de transport en commun, la priorité de passage aux transports en commun, à ce moment, la question du louvoiement peut être diminuée.

M. Richard (Raymond): M. le Président, après avoir analysé cette question en profondeur, nous en sommes venus à la conclusion que ce n'était pas une amélioration.

M. Lessard: Justement, une autre réaction que j'ai eue c'est qu'on m'a indiqué qu'il est très rare que les transports en commun interurbains respectent les 55 milles à l'heure c'est-à-dire, les 100 kilomètres-heure sur l'autoroute entre Montréal et Québec. Une des raisons qu'on m'a donnée, c'est une raison technique, c'est que la vitesse de croisière d'un autobus est au-delà, s'ils veulent ne pas être constamment obligés de changer de vitesse, des 100 kilomètres-heure.

M. Richard (Raymond): A ce moment, il y aurait peut-être une solution, c'est que tous les véhicules qui circuleront sur une autoroute aient la possibilité d'aller à 110 kilomètres-heure. Je pense que cela règle le problème. De toute façon, si on prend l'interprétation ou l'expérience qu'un des membres ici a donnée tout à l'heure, M. Tessier, c'est qu'on pense qu'il y a dix milles à l'heure de toléré et on peut en conclure que presque

tous les automobilistes sur la route 20 vont à 110 kilomètres-heure.

M. Lessard: Mais cette tolérance de dix milles à l'heure ou de 10%, c'est une coutume au Québec, c'est une "common law".

M. Richard (Raymond): M. le Président, c'est une coutume. En fait, il y a eu plusieurs causes devant les tribunaux et on se faisait regarder en tant que policiers avec des gros yeux parce que c'était une personne qui était allé à cinq ou six milles à l'heure de plus. Cela s'est établi, c'est presque devenu une coutume.

M. Lessard: Je présume que vous êtes contre le fait qu'on permette encore le détecteur de radar à l'intérieur des véhicules.

M. Richard (Raymond): Nous croyons nous que cela ne devrait pas être permis.

M. Lessard: Sur les dix ans, l'obligation — et vous savez qu'il y a de grosses réactions sur les dix ans — pour un conducteur de repasser un examen complet à tous les dix ans, pour vérifier ses aptitudes à conduire et ses habitudes de conduire. J'ai reçu une lettre dernièrement, une pétition disant: Nous, on sait conduire avec la signature de 200 personnes qui savaient conduire naturellement. Je présume qu'ils n'avaient jamais eu d'accidents et on n'a pas besoin de passer des examens à tous les dix ans. Puisqu'il va y avoir des réactions à cela et, après cela, et peut-être que mécaniquement ou techniquement, le système sera difficile à appliquer mais, si on l'appliquait, au départ — vous disiez tout à l'heure graduellement — au moins pour les personnes qui ont accumulé un certain nombre de points de démerité?

M. Richard (Raymond): M. le Président, avec une disposition semblable, je pense qu'il faut avoir de l'uniformité. Il faut que ce soit uniforme pour tout le monde. Cette mesure de dix ans pour faire passer des examens pour un permis de conduire, nous apparaît très logique. Quand on regarde le contexte global de la sécurité... Je peux prendre mon permis de conduire aujourd'hui, c'est évident que dans dix ans je saurai encore conduire, je vais peut-être même conduire mieux qu'aujourd'hui, mais ma condition physique peut avoir changé et si je n'ai pas rapporté ce fait, à ce moment, c'est tout de même une mesure qui va permettre d'enlever des permis de conduire à certaines personnes. Je pense que ce n'est pas un examen pour savoir si la personne sait conduire. Ce n'est pas cela le but. C'est d'essayer d'enlever le permis de conduire à une personne qui, physiquement ou pour diverses raisons mentionnées dans le Code de la route ne peut ou n'est pas apte à conduire un véhicule automobile. C'est une mesure qui ne nous apparaît pas exagérée.

M. Lessard: Le problème qui se pose, c'est que je peux aujourd'hui être en bonne condition

physique et, demain matin, faire une crise cardiaque dans mon véhicule.

M. Richard (Raymond): Mais il reste que je pense que cela ne justifie pas de prendre certaines mesures pour essayer d'améliorer la sécurité routière.

M. Lessard: La question, à la page 6 de votre mémoire, de l'identification, cela revient toujours... Je pense que vous le savez, c'est là... Et aussi la photo sur le permis parce que, lorsque vous vous présentez devant le juge, si l'infraction a été commise il y a six, sept ou huit mois, on vous demande d'identifier réellement le conducteur qui conduisait le véhicule, mais c'est toujours le fameux problème de la carte d'identité obligatoire qui revient un peu.

M. Richard (Raymond): Nous sommes loin, je pense, avec un permis de conduire avec la photo, d'une carte d'identité obligatoire. Les étudiants ont des cartes d'identité avec photo, les gardiens de sécurité, et ce n'est pas le système de carte d'identité obligatoire.

M. Lessard: C'est l'identification obligatoire qui n'existe pas parce que les photos, même les ministres et les députés en ont.

M. Barré (Lauréat): Je pense là-dessus, M. le Président, qu'il ne faudrait pas confondre la photo que nous suggérons d'être apposée sur le permis de conduire et une carte d'identité obligatoire parce que ce n'est vraiment pas dans notre optique. Le but visé, c'est qu'on n'entend pas en faire une carte d'identité servant à toutes fins possibles ou imaginables. C'est une pièce d'identité qui est préconisée de façon à assurer pour les forces policières un meilleur contrôle, une meilleure vérification et peut-être, comme conséquence, de réprimer certains aspects de la criminalité en ce qui concerne le vol d'automobiles et des choses du genre. Quand on parle de photo, le fait d'avoir un permis portant la photo est-il aussi extravagant quand on considère, par exemple, que ce ne sont pas toutes les personnes ou tous les citoyens qui ont un permis de conduire? On peut dresser un parallèle entre ce permis et le passeport. Ce ne sont pas toutes les personnes ou tous les citoyens qui ont un passeport. Pourtant, pour obtenir un passeport, on doit nécessairement fournir une photo et la voir apposer dans le passeport. C'est une des conditions qui est imposée, par exemple, à quelqu'un qui veut voyager à l'extérieur. Je pense qu'on peut très bien dresser sous toutes réserves un certain parallèle entre cette situation et la situation existante à l'égard d'un permis de conduire. C'est l'optique qui est envisagée d'un meilleur contrôle.

M. Lessard: Mais vous savez très bien qu'il y a toujours un commencement à toute chose.

M. Barré: Oui, mais là on laisse au législateur la sagesse d'arrêter à un moment donné.

Des Voix: Oh!

M. Lessard: Vous dites, par exemple, à la page 6: "... jusqu'à ce qu'elle puisse s'identifier de façon satisfaisante". Ma première question est la suivante: Arrive-t-il souvent dans vos fonctions qu'une personne refuse de s'identifier lorsque l'interception le justifie, et que serait une identification satisfaisante?

M. Richard (Raymond): Il arrive assez souvent qu'une personne au départ refuse de s'identifier. Que serait une identification satisfaisante? Je donne un exemple. J'arrête un individu pour une infraction et je lui demande de s'identifier, son permis de conduire, etc. La personne ne veut pas. A ce moment-là nous croyons que l'agent de la paix devrait avoir le droit de l'arrêter sans mandat pour l'identifier. L'automobiliste voit que c'est sérieux et qu'il est embarqué dans l'auto de police. Il a un quart de mille de fait et là il décide de s'identifier. Il sort son permis de conduire, son enregistrement, sa Master Charge et toutes ses cartes de crédit. Je pense que c'est satisfaisant. On le retourne à son véhicule et il s'en va. C'est d'essayer d'avoir le bon nom.

M. Lessard: Si je comprends bien, dans l'ancien code, vous pouviez le faire...

M. Richard (Raymond): On pouvait le faire. Article 74.

M. Lessard: ... et, dans ce nouveau code, vous ne pouvez pas le faire.
(17 h 45)

M. Richard (Raymond): En cours de route, l'individu décide de s'identifier. On ne le conduit pas au poste. On le retourne et il s'en va. C'est pour être certain que l'avis ou le billet d'infraction, la contravention va être donnée à la bonne personne parce que, s'il ne veut pas s'identifier, il y a des raisons.

M. Barré: Si vous me le permettez, M. le Président, dans l'actuel Code de la route, dans les statuts refondus, l'article 99 qui a remplacé l'article 74, c'est qu'on donne un pouvoir général d'arrestation sans mandat, où on dit, par exemple, qu'un agent de la paix peut arrêter sans mandat le propriétaire d'un véhicule qui a commis une infraction à la présente loi. Or, s'il ne peut s'identifier de façon satisfaisante, s'il n'a pas de permis de conduire, s'il a un comportement équivoque, si l'agent a des raisons sérieuses de croire que le conducteur peut se soustraire à la justice, on remarque quand même que ce pouvoir d'arrestation sans mandat en vertu de l'actuel code est quand même assez vaste et par ailleurs on ne retrouve dans l'avant-projet du Code de la route qu'une seule disposition à l'article 310 qui permet à l'agent de la paix d'exercer ce pouvoir d'arrestation sans mandat, mais dans des conditions bien précises qui est la consommation de boissons alcooliques dans un véhicule.

M. Lessard: A la page 22, vous recommandez, par exemple, l'obligation pour un individu qui doit abandonner un véhicule le long de la route... C'est une chose qu'on peut considérer. Voilà, M. le Président. Je vous remercie de votre mémoire. Je n'ai pas d'autres questions, sauf que je ne suis pas encore convaincu que les 110 kilomètres-heure pour le transport en commun...; c'est subjectif, cela et j'en conviens. On ne voit pas ni un ni l'autre où est la préséance sur cela, mais je ne suis pas encore convaincu que ce soit un danger d'augmentation d'accidents. Je comprends qu'on a vécu, par exemple, des problèmes très sérieux dans le transport aérien comme dans le transport en commun. Cependant, les statistiques nous démontrent que, si on pouvait de plus en plus favoriser le transport en commun en décongestionnant nos autoroutes qui sont déjà congestionnées au maximum et en incitant la population à prendre de plus en plus le transport en commun, je suis convaincu qu'on pourrait quand même, que cela pourrait être une cause de diminution considérable du nombre de morts, de la mortalité. Mais enfin, on va attendre d'autres mémoires. C'est à ajuster. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, je suis heureux que nos invités aient précisé un peu la portée de la recommandation qu'ils font à l'article 56 quant à la possibilité pour un officier d'arrêter sans mandat celui qui refuse de s'identifier. Je constate effectivement que cela existe dans le Code de la route actuel et que tout ce que préconise l'association, c'est de réinscrire les mêmes dispositions dans le code futur.

M. Barré: Effectivement. C'est même moins, parce que vous remarquerez à l'avant-dernière page de notre mémoire que s'il est dans l'intention du législateur de ne pas réintroduire ce pouvoir d'arrestation sans mandat que j'appelle un pouvoir général d'arrestation sans mandat suivant l'article 99, on devrait à tout le moins le conserver au niveau de l'article 56, au niveau de l'article 90 et donner d'autres moyens, cependant, à l'agent de la paix de pouvoir voir à l'application concrète de certaines dispositions de ce code. C'est beau de prévoir dans le code certaines infractions si l'agent de la paix chargé de faire respecter ce code n'a pas les outils ou le mécanisme nécessaire pour le faire appliquer. Par exemple, à l'égard d'un conducteur qui refuse de s'identifier, on a un bel énoncé de principe, mais sur le plan pratique, il est difficile de le faire coïncider avec le concret.

M. Gratton: D'accord. M. le Président, je pense qu'on peut être en accord complet ou en désaccord partiel avec certaines des recommandations contenues au mémoire de votre association. Il en est une avec laquelle nous souscrivons entièrement, soit celle concernant la limite de vitesse pour les autobus interurbains. Il nous

semble, analyse faite, que sous le couvert de favoriser le transport en commun, on soit en train effectivement de créer des problèmes au point de vue de la sécurité routière. Je doute fort que permettre à un autobus interurbain de circuler à 110 kilomètres à l'heure soit une incitation quelconque à quiconque de se servir, d'utiliser le transport en commun plutôt que la voiture.

Le ministre parlait tantôt de donner la priorité aux autobus de circuler dans la voie de gauche. On sait que, sinon la loi, tout au moins la coutume veut qu'on se serve de la voie de gauche sur une autoroute strictement pour dépasser. Dieu sait que malgré toutes les campagnes d'éducation qu'on a faites, les Québécois aussi bien que les Ontariens, même les Américains qu'on retrouve sur nos autoroutes aiment mordicus à voyager dans la voie de gauche les deux mains sur le volant à quelque vitesse que ce soit. Assez souvent, on constate que ceux qui roulent à la vitesse permise, mais plus élevée que celui qui est à gauche doivent à l'occasion emprunter la voie de droite, ce qui est, à mon avis, illégal et même très dangereux en tout cas. Là-dessus, on s'entend. Il y a deux aspects qu'avait touchés l'Association des chefs de police qui vous a précédés qui, à moins d'erreur, ne sont pas touchés dans votre mémoire, par exemple, les deux plaques versus une plaque. L'association s'est-elle penchée là-dessus et quelles sont les constatations que vous avez faites?

M. Richard (Raymond): M. le Président, l'association s'est penchée sur ce point et nous en sommes venus à la conclusion qu'une plaque, c'est suffisant et qu'on devrait demeurer avec une plaque à l'arrière.

M. Gratton: Vous ne souscrivez pas aux...

M. Richard (Raymond): D'aucune façon.

M. Gratton: ... constatations faites par l'Association des chefs de police. Il faut croire que les policiers se satisfont plus facilement que leurs chefs.

M. Richard (Raymond): Non, ce n'est pas...

M. Gratton: Ce ne sont pas les mêmes forces policières.

M. Richard (Raymond): Ce ne sont pas les mêmes policiers.

M. Gratton: D'accord. Une dernière question. On sait que les policiers disaient que cela nécessitait, par exemple, une cinquantaine d'heures pour former le policier à bien comprendre, à bien pouvoir appliquer le Code de la route actuel. L'avant-projet de loi vous satisfait-il quant à sa clarté, quant à la facilité pour le policier aussi bien que pour le citoyen ordinaire d'en saisir toute la substance aussi bien que les pénalités qui peuvent être encourues?

M. Barré: Je pense, à ce point de vue, M. le Président, qu'il y a sûrement un effort très louable et digne de mention dans l'avant-projet du Code de la route, en ce qui concerne le regroupement des diverses dispositions relatives à tel ou tel aspect de la circulation. On se retrouve avec quand même un Code de la route beaucoup plus détaillé que le code antérieur qui comportait quelque chose comme une centaine d'articles, 130 articles exactement, alors qu'on en a plus de 400. Il est évident qu'une telle refonte nécessitait une redistribution ou un regroupement des dispositions. A cet égard, je pense qu'on doit reconnaître qu'effectivement cela nous apparaît beaucoup plus facile pour fins de référence, pour fins de compréhension. Il y a également cet autre aspect qu'on a noté; par exemple, à la fin de chaque chapitre relatif à certains aspects comme la vitesse, l'équipement, on retrouve les infractions et les peines applicables plus particulièrement à ce chapitre, ce qui facilite, encore une fois, la référence ou l'application soit des avis sommaires ou des billets d'infraction à être donnés relativement à telle ou telle infraction.

M. Gratton: Si je vous ai posé la question, c'est qu'on m'avait déjà indiqué qu'il y avait une nette amélioration de ce point de vue. Donc, vous et moi n'avons qu'à souhaiter que les dispositions avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord soient modifiées par le gouvernement de façon que ce soit réellement acceptable pour nous tous.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. D'autres questions? M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, je pense qu'on a beaucoup épilogué depuis le début de cette commission sur le comportement des Latins que nous sommes. Il y a une autre facette du problème dont on parle peu à cette commission parlementaire. En fait, c'est le travail que vous avez à effectuer. Si on était placé peut-être avec les mêmes moyens dont disposent certaines autres provinces et certains pays étrangers, vous pourriez peut-être avoir des effectifs plus importants pour le travail qui vous est donné. Ce que je voudrais vous demander, c'est qu'advenant le cas où le gouvernement décide d'allouer des fonds supplémentaires pour la sécurité routière, si les Québécois pensent que cela vaut la peine qu'on tâche de perdre ce championnat, votre expérience dans les affectations des tâches que vous faites vous amènerait-elle à nous dire que, s'il y avait plus d'argent, plus d'effectifs et tous les outils à mettre en place, il serait peut-être temps de penser à affecter une section de la Sûreté du Québec essentiellement à la surveillance des routes.

M. Richard (Raymond): Nous avons actuellement une section, nous avons des membres qui se spécialisent dans ce travail sur les routes et qui sont affectés à la sécurité routière. Il ne s'agit pas seulement de donner d'autres crédits et seulement de l'équipement. Il s'agit aussi de former davan-

tage les policiers, de donner évidemment plus d'effectif, mais en même temps aussi, il s'agit d'informer la population, de mettre sur pied des campagnes d'information auprès de la population. C'est tout cela qu'il faudrait essayer de coordonner.

M. Mailloux: Il y a une autre observation que je voulais faire pour avoir vos commentaires. Le public québécois en général qui est peut-être mal informé blâme la Sûreté du Québec de ne pas être présente sur la Transcanadienne et sur les autoroutes. Tantôt, en vous écoutant, j'ai cru comprendre que vous m'aviez dit qu'aux États-Unis, sur les grandes artères, il y avait beaucoup plus de policiers. Je confesse qu'il y en a plus là, mais j'avais fait une constatation un peu différente il y a deux ans, après avoir circulé 5000 milles sur les réseaux routiers américains et si on voyait beaucoup de policiers aux abords des villes, sur les grandes routes, je n'en ai pas vu autant qu'on le disait à ce moment-là. Je comprends cela un peu. Quand on regarde les statistiques routières du Québec, vous envisagez votre travail forcément pour tâcher de combattre les points noirs où il y a de nombreux accidents et on constate que, sur l'ensemble des routes à voies divisées au Québec, les autoroutes, on y retrouve entre 3% et 5% des accidents, alors qu'elles acceptent près de 70% du volume du parc automobile du Québec. Je suis de ceux qui croient que ce n'est pas tant sur les routes, où il y a la plus complète sécurité qui est accordée, que le travail du policier doit s'effectuer, mais sur les artères secondaires où, à chaque fin de semaine, en milieu rural ou autrement — je regardais encore dans l'Est du Québec, onze pertes de vie — je pense que c'est là que les policiers doivent être, où ils doivent être affectés.

M. Richard (Raymond): M. le Président, il faut travailler avec un certain effectif. Nous sommes sur le territoire québécois et nos régions sont divisées en secteurs, c'est-à-dire qu'un poste est donné. Prenons, par exemple, sur la relève de soir où il y aurait trois ou quatre secteurs, donc, quatre véhicules de patrouille, un dans chaque secteur. Il peut arriver, à l'occasion, qu'un secteur ait deux véhicules de patrouille en fonction des accidents et des vols. Il reste que c'est vrai qu'on ne voit pas beaucoup de policiers, mais cela ne veut pas dire que les policiers ne font pas du bon travail même s'ils sont absents. Si, par exemple, on arrête dans un secteur, avec un véhicule de patrouille, un individu avec facultés affaiblies, le temps d'aller au poste, faire un rapport et revenir dans son secteur, c'est évident que le secteur est à découvert pendant peut-être une heure, une heure et demie. Si le citoyen circule à l'intérieur de ce secteur pendant cette période, il ne voit pas de policier dans le secteur, mais on ne peut pas en conclure qu'il ne travaille pas. Il est au poste à protéger des vies. Il vient d'arrêter quelqu'un pour facultés affaiblies ou un voleur, etc. Il faut expliquer cela aussi aux citoyens.

M. Mailloux: Mais vous êtes d'accord avec le fait que sur l'ensemble des autoroutes, ce n'est pas tellement l'endroit où on constate le plus grand nombre d'accidents par rapport au volume de véhicules qui s'y retrouvent.

M. Richard (Raymond): Pas nécessairement.

M. Mailloux: Bon! Je voudrais vous demander une autre opinion. J'avais fait la même constatation également dans les États américains. Est apparue dans les dernières années une nouvelle invention qu'on appelle le CB, dont disposent aujourd'hui quantité de véhicules. On parle beaucoup de radar pour que le travail des policiers soit effectué valablement, pour qu'on puisse tâcher de surveiller l'application des règlements. Quand on circule sur une route américaine, les gens ont tendance à respecter la limite de vitesse, 55 milles à l'heure. Par contre, on constate que quand un CB augmente sa vitesse, tout le monde suit le CB. A un moment donné, tout le monde ralentit parce que le CB a constaté qu'il y avait un véhicule de police à tel endroit et il l'a rapporté à tous les autres. On dirait que c'est une chaîne qui se fait. Le même phénomène se produit au Québec. S'il y a un radar d'organisé, le CB immédiatement avertit tous les gens de faire attention. Je voudrais savoir si c'est tellement une entrave au travail des policiers et pourquoi on peut se servir des ondes aussi facilement que cela pour contrecarrer le travail des policiers.
(18 heures)

M. Richard (Raymond): Est-ce que cela entrave le travail policier? Je ne pourrais pas répondre si cela l'entrave. Je vais laisser M. Bouchard répondre à ceci.

M. Bouchard: Je ne pense pas que cela l'entrave. Tant mieux si tout le monde se dit que la police est dans le coin. C'est cela qu'on veut qu'il arrive. Elle est dans le coin, et qu'ils essaient de diminuer leur vitesse.

Le phénomène que vous soulevez sur les autoroutes, on a le même phénomène au Québec. On a un véhicule de patrouille identifié. On s'en va sur un accident avec les "flashers". Vous voyez tous les gens sortir de la cuisine. Ils partent en arrière avec leurs voitures et ils s'en vont à 90 pour voir où l'accident est arrivé. C'est un phénomène de curiosité. Comment empêcher ça? On ne peut pas. Cela suit l'ambulance et l'auto de patrouille, et ça s'en va. C'est un phénomène qui se passe aux États-Unis.

La publicité comme ils font avec le radar sur les ondes de la radio à Montréal, je suis bien d'accord sur cela; on n'a pas besoin de s'en prendre à cela, parce que ce qui compte, c'est justement la prévention. Si on sait que la police est dans le coin, tout le monde va faire attention. Je ne pense pas que ça entrave le travail des policiers.

M. Lessard: J'aurais une question sur...

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, M. le ministre, juste une technicité. Il est maintenant

18 heures. Alors, on devrait déterminer maintenant si on veut terminer. De consentement unanime? D'accord. M. le ministre.

M. Lessard: C'était ma question. Dans le mémoire de ceux qui viennent défendre les détecteurs de radar, c'est justement un des arguments, à savoir que par l'intermédiaire du radar, eh bien! on sent qu'il y a un policier et là on réduit notre vitesse, donc on réduit le danger d'accident.

M. Mailloux: Pour un court moment.

M. Bertrand (Eddy): Si vous me posez la question, c'est sûr que je vous dirai que je suis pour le détecteur de radar comme tel et que si les automobilistes diminuent parce qu'il y a un radar dans... C'est à titre personnel. Les opinions peuvent être partagées. Il y en a qui sont contre cela.

Mais tout ce qui a pour effet de diminuer les accidents, je pense qu'on devrait être pour ça. C'est bien beau de dire: J'ai des droits dans la vie, mais nos droits s'arrêtent où? On a tous des exemples dans nos familles, de gens qui ont été décimés par des accidents. Je pense que la publicité, on l'a tous dans nos familles. Il y a des centaines et des milliers de morts. Cela n'arrête pas les gens de faire les fous. A ce moment, on devrait avoir des mécanismes pour diminuer ça. On n'est pas contre ça.

M. Lessard: Alors, c'est l'individu qui utilise son détecteur de radar.

M. Richard (Raymond): M. le Président, si vous permettez, pour compléter.

La personne qui a un détecteur de radar, normalement, veut s'en servir pour pouvoir faire la vitesse. C'est dangereux parce que c'est pour faire de la vitesse, pour pouvoir mettre la pédale au plancher. Là, au cas où on prend la police juste dans la zone, on a 1500 pieds pour appliquer les freins et, après cela, ce n'est plus dangereux. Je pense que cela ne devrait pas être permis.

M. Lessard: J'aurais une dernière question, mais je pense que la réponse va être assez rapide. Elle fait suite à la question du député de Charlevoix. On a l'Office des autoroutes qui a tout son système de sécurité routière. Il y a la Sûreté du Québec. Il y a les bleus et les jaunes du ministère des Transports. Dans certains États américains, ils ont créé ce qu'on appelle la patrouille routière. En vue d'une meilleure sécurité routière, s'il y avait une section de patrouille routière qui serait spécialisée dans ce secteur quant à l'application du Code de la route — pour ne pas être aux prises avec différents problèmes, soit des délits criminels et après cela l'application du Code de la route — ne pourrait-elle pas être un moyen de réduction du taux d'accidents?

M. Richard (Raymond): M. le Président, on n'avait pas touché cet aspect-là dans notre mémoire. Je suis très heureux de la question du ministre des Transports. Je vais essayer d'y répon-

dre. Depuis deux ans, nous faisons des pressions avec la Sûreté du Québec. Nous avons fait au groupe de travail Saulnier des demandes, des recommandations à l'effet que oui, ce serait souhaitable. Il y a actuellement au Québec une force policière qui s'appelle la Sûreté du Québec qui est capable et efficace. On a l'expertise voulue pour s'occuper de la sécurité routière et c'est grand temps que le ministre des Transports se penche sur ce problème et intègre les "bleus", comme on les appelle, et les officiers d'autoroute à la Sûreté du Québec pour faire un corps uniforme, et je suis bien heureux de la question.

M. Lessard: Y avait-il des problèmes syndicaux qui pourraient se soulever du côté de la Sûreté du Québec ou du côté des autres?

M. Richard (Raymond):... pas tellement.

M. Lessard: La réaction que vous me donnez me surprend un peu. Je peux bien me tromper, mais j'avais comme impression que la Sûreté du Québec ne voulait pas intégrer les autres corps policiers. Mais, si l'intégration se faisait, par exemple, il faudrait véritablement, comme le disait tout à l'heure le député de Charlevoix, qu'il y ait une section patrouille routière dont en fait c'est la responsabilité de s'occuper de l'application du Code de la route. Je me fous que ce soit le ministère de la Justice, le ministère des Transports ou l'Office des autoroutes. Là, on est poigné avec trois corps policiers et j'ai l'impression que chacun se marche sur les pieds.

M. Richard (Raymond): On est poigné avec trois corps policiers parce qu'on veut être poigné. Tant et aussi longtemps qu'on va rester poigné avec cela, on va avoir la police qu'on a actuellement; moins efficace un peu, c'est évident. Si on regroupe tout cela ensemble, sans donner de budget supplémentaire, on va pouvoir avoir de meilleurs équipements. Cela sera beaucoup mieux pour la sécurité. Il y a certainement — je ne dirais pas des problèmes qui vont être soulevés avec l'Association des policiers provinciaux du Québec, des points à discuter et on est toujours, comme le disait le ministre de la Justice, ouvert aux discussions et ce serait très facile de s'entendre.

M. Lessard: Une des choses que je trouve très curieuse, c'est le fait que du côté des agents du ministère des Transports, on a — ce qu'on appelle — un système de téléphone et, du côté de la Sûreté du Québec, il y a un autre système de téléphone, de communication. Ces communications sont payées par le même gouvernement. Les gens, soit de l'Office des autoroutes ou soit les agents du ministère des Transports ne pouvaient pas, d'après les informations, obtenir le même système de radio que la Sûreté du Québec parce qu'on dit: Du côté de la Sûreté du Québec, il y a le fameux secret professionnel; nous autres, on travaille pour les délits criminels et il ne faut se coordonner. Je trouve absolument curieux de voir qu'il n'y

a aucune coordination au point de vue communication entre les trois corps policiers.

M. Richard (Raymond): C'est vrai que cela a été mentionné dans le rapport Saulnier, que la communication est presque, à certains moments, inexistante. Il y a deux systèmes de communication différents avec la Sûreté du Québec et les inspecteurs des autoroutes. Nous avons mentionné, à plusieurs occasions, entre autres à la Commission de police lors d'une journée d'étude, que la Sûreté du Québec était d'accord pour l'intégration, les policiers des autoroutes sont d'accord pour l'intégration. L'Association des policiers provinciaux se penche sur cela. Si tout le monde est d'accord, les compromis vont être très faciles à obtenir.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Richard et merci également au groupe qui représente l'Association des policiers provinciaux du Québec.

M. Richard (Raymond): Merci, M. le Président, de nous avoir permis de soumettre notre rapport.

Le Président (M. Bordeleau): Maintenant, je vous informe que la commission suspend ses travaux. Mais auparavant, je vous rappelle qu'il nous reste cinq mémoires à étudier, selon notre ordre du jour pour ce soir. Je demanderais la collaboration des membres de la commission pour être ici à 20 heures afin qu'on puisse y aller le plus normalement possible.

La commission suspend ses travaux jusqu'à ce soir, 20 heures.

Suspension de la séance à 18 h 8

Reprise de la séance à 20 h 3

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

Nous entendrons maintenant le mémoire déposé par la Chambre de commerce de la province de Québec. Etant donné que les intervenants semblent déjà prêts, je leur demanderais d'identifier le groupe et de commencer le résumé de leur mémoire.

Chambre de commerce de la province de Québec

M. Lambert (Jean-Paul): M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de la commission, mon nom est Jean-Paul Lambert, trésorier de la Chambre de commerce de la province de Québec et chef de cette délégation. Je suis aussi président de Yamaska Automobile de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean.

Permettez-moi, tout d'abord, de vous présenter les autres personnes qui composent notre délégation à cette occasion: Mlle Aline Hooper, membre de notre bureau exécutif et présidente de Aline Hooper et Associés de Dorval; M. Germain Blackburn, de Québec, de Gérard Lebeau Limitée; M. Raymond Gagné...

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, M. Lambert. Pourriez-vous nous donner leur nom dans un certain ordre afin qu'on puisse les identifier plus facilement?

M. Lambert: Oui, d'accord. M. Raymond Gagné, directeur des opérations...

M. Lessard: De gauche à droite, selon ce que vous aimez.

M. Lambert: Cela va.

M. Lessard: Vous aimez mieux la gauche que la droite. Est-ce que c'est cela?

Une Voix: Continuez. Il a commencé par la gauche.

M. Lambert: C'est cela. M. Raymond Gagné, directeur des opérations pour le Québec de la compagnie Canadian Tire; Mlle Aline Hooper que j'ai présentée tantôt; M. Raymond Lemay, vice-président de UAP; M. Jean-Paul Létourneau, vice-président exécutif de la Chambre de commerce provinciale; Me Marie Mandeville, avocate au service de la société General Motors de Montréal; Me Francine Charbonneau, directeur de notre service de législation; M. François Bastien, conseiller au service des communications également attaché à notre permanence. Est-ce que tout le monde a été présenté? Oui. Cela va.

J'aimerais aussi remercier le président de la commission et le président de la Régie des assurances, M. Robert De Coster, de nous avoir permis de devancer l'ordre de présentation. Nous demandons aussi au président de la commission de bien vouloir reproduire le texte de notre mémoire au journal des Débats (voir annexe).

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, ce sera fait ici.

M. Lambert: Merci. Nous n'avons pas l'intention, fort heureusement, de lire le mémoire de 42 pages que nous avons déposé. Je me permettrai tout simplement, M. le ministre et M. le Président, d'en rappeler les grandes lignes. Mais, auparavant, je dépose devant cette commission une annexe de quelque six pages ayant trait tout particulièrement aux articles 408 et 409. Les très larges pouvoirs de réglementation de ces articles ont nécessité un examen et des consultations qu'il ne nous a pas été permis de réaliser dans les courts délais dont nous disposons pour préparer notre mémoire. Je reviendrai à ce document dans quelques moments.

Nous vous signalons, dans les premières pages de notre mémoire, les pages 2 à 5, les principales recommandations de notre organisme en matière de sécurité routière. Elles ont toutes leur importance, mais permettez-moi d'attirer plus particulièrement votre attention sur les trois premières au bas de la page 2 et au haut de la page 3, en somme, sur l'application de l'actuel Code de la route. A notre avis, si un gouvernement au Québec avait le courage politique d'appliquer le Code de la route actuel pour ce qui est des infractions commises par les conducteurs de véhicules, la sécurité routière serait considérablement accrue. Les pertes de vie et autres dommages pourraient être coupés très considérablement, si l'on se fie aux résultats d'expériences déjà conduites en ce sens.

Suit ensuite, aux pages 6 à 8, la nomenclature des articles de l'avant-propos que nous appuyons. Aux pages 9 à 13, nous nous attardons à démontrer comment certaines dispositions (articles 265 à 268) vont trop loin dans le détail et peuvent, si appliquées à la lettre, devenir pratiquement impossibles à respecter dans certaines circonstances. Aussi suggérons-nous des modifications au dernier paragraphe de la page 12 et au deuxième de la page 13.

A la section IV, aux pages 14 et 15, nous abordons une question qui nous paraît très importante, le pouvoir de réglementation. Enfin, la recommandation qui est faite au sujet de la façon d'aborder la réglementation fait l'unanimité chez tous nos membres consultés et impliqués dont quelques-uns nous accompagnent aujourd'hui.

En conséquence, les recommandations apparaissant à la page 15 sont pour nous de la plus haute importance. En somme, un avis et de la consultation avant l'adoption d'un règlement, ce ne devrait pas être trop demander à un gouvernement qui a fait vœu de transparence dans l'administration de la chose publique.

Aux pages 16 et 17, nous signalons ce qui est sans doute un oubli de rédaction concernant la façon d'exercer certains pouvoirs. La section VI, aux pages 18 et 19, relève de ce qui nous paraît être une illégalité à moins que la possibilité d'amender une loi par ses règlements ne soit devenue récemment acceptable. Nous passerons, pour le moment, très rapidement sur nos commentaires de la section VII, aux pages 20 à 24, puisque nous reviendrons dans notre annexe sur les articles 225, 408 et 409. Soulignons, toutefois, nos interrogations de la dernière moitié de la page 23 et à la page 24. En pages 25, 26 et 27, nous nous opposons à des pouvoirs discrétionnaires trop grands laissés au directeur général du Bureau des véhicules automobiles et nous demandons que des critères soient établis pour guider nos décisions, ainsi qu'un droit d'appel sur ces décisions dans certains cas.

Suivent des commentaires d'ordre technique sur les articles 11 et 13, pages 28 et 29, et puis notre opposition aux articles 19 et 23 correspond en cela à celle déjà formulée par les médecins. En page 30, nous suggérons une modalité facilitant

l'application de l'article 55. Au sujet de l'article 108, nous plaçons, aux pages 30 et 31, contre l'alourdissement des fardeaux bureaucratiques imposés à l'entreprise et nous demandons de préciser l'article 110. Concernant l'article 111, nous nous opposons à la peine de mort prononcée par un fonctionnaire à l'égard d'une entreprise; telle peut-être, en effet la conséquence de la confiscation des livres d'une entreprise. Aussi, recommandons-nous une façon moins draconienne d'appliquer la loi.

En pages 32 et 33, nous nous opposons à nouveau aux pouvoirs trop grands du directeur général conférés par les articles 120, 121 et 127.

Enfin, et pour terminer plus rapidement, nous faisons des remarques, suggérons des amendements, soulevons des interrogations dans tout le reste du mémoire, quant aux articles 139, 143, 159, 160, 288, 308, 388, 356, 422, 424 et 429; signalons en passant l'iniquité que nous soulevons en page 39 à l'égard de l'article 429 dont nous demandons le retrait.

La conclusion de ce mémoire, en page 41, attire votre attention sur les conditions très difficiles qui ont été faites à ceux qui voulaient réagir sérieusement à l'ensemble de ce projet de loi. Nous souhaitons qu'à l'avenir, des consultations semblables se fassent dans de meilleures conditions pour les intervenants, conditions qui permettent à tous les intéressés d'intervenir.

Dans notre annexe déposée précédemment, après une analyse plus approfondie des articles 408 et 409, nous en revenons principalement à la requête du besoin d'un avis ou de la consultation sur les règlements. Nous tenons à préciser ici que cette demande n'est pas pour protéger des fabricants ou des commerçants peu scrupuleux ou fautifs vis-à-vis de leurs responsabilités à la clientèle. Au contraire, nous voulons donner à ceux qui sont des citoyens corporatifs responsables et soucieux du respect des lois l'occasion d'aider le législateur à atteindre ses objectifs de manière plus efficace et en pénalisant, le moins possible, ceux qui se comportent raisonnablement dans le marché, sans oublier celui qui finit par payer la note, le consommateur. Incidemment, nous demandons une analyse coûts-bénéfices de ces règlements, préalablement à leur adoption et application.

(20 h 15)

Nous revenons sur la question de chevauchement de juridictions par rapport aux législations fédérales, puis nous attirons votre attention sur les dangers de retarder nos progrès technologiques.

Voilà, M. le Président, le résumé de notre mémoire et de ses annexes. Nous avons ici des personnes qui, selon leur compétence, seront prêtes à répondre à vos questions. Nous souhaitons que vous puissiez répondre à celles que nous vous avons adressées. Nous vous remercions de cette occasion de réaliser cet échange. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Lambert. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: M. le Président, je n'ai pas l'intention de reprendre l'ensemble des recommanda-

tions qui nous ont été faites par la Chambre de commerce. On va essayer d'oublier, si vous le voulez, les arbres et regarder la forêt. Je voudrais auparavant reprendre ce que vous dites, à la page 41: "Nous nous classons parmi les organisations bien structurées avec le personnel adéquat pour faire face à la demande et nous avons à peine suffi à produire à temps le présent mémoire." A la page 41, vous affirmez ceci: "Fortuitement, nous avons découvert dans le journal du 24 juillet dernier — le feuilleton de la Chambre auquel nous sommes abonnés ne nous a pas été livré vu la grève du service de messagerie interne du gouvernement — une information à savoir que le délai de production du mémoire sur l'avant-projet de loi sur le Code de la route expirait le 11 août 1979."

Puis-je informer les membres de la Chambre de commerce qui, avec une organisation aussi bien structurée doivent certainement lire les journaux que c'est en date du 19 juin 1979 que je faisais une conférence de presse au cours de laquelle je rendais public le Code de la route? C'est à cette occasion que j'avais indiqué — le 19 juin — que la commission parlementaire devrait siéger les 28, 29 et 30 août. Toujours le 19 juin, j'avais invité tous les intéressés à présenter un mémoire avec une date limite, soit le 6 août 1979; donc, près de deux mois. Nous avons retardé, à la demande d'un certain nombre de groupes, cette date limite au 11 août et même, ce matin, nous avons accepté deux autres mémoires. Si vous voulez faire des commentaires...

M. Lambert: On peut faire des commentaires. Peut-être pourrais-je demander à notre vice-président exécutif de faire quelques commentaires à ce sujet.

M. Létourneau (Jean-Paul): M. le Président...

M. Lessard: Oui, M. Létourneau.

M. Létourneau: ... malheureusement, nous avons pas pris connaissance des reportages que les journaux ont pu faire de la conférence de presse du ministre et je pense que...

M. Lessard: Mais vous êtes bien organisés.

M. Létourneau: Pardon?

M. Lessard: Vous êtes bien organisés.

M. Létourneau: Nous espérons être bien organisés, mais nous nous fions surtout aux communications officielles qui nous parviennent du gouvernement. Or, à cause de la grève perlée, ou je ne sais trop, de la lenteur des services au moins dans les communications émanant de l'Assemblée nationale, nous n'avons pu obtenir... Nous avons dû utiliser des moyens extraordinaires, d'abord, pour obtenir l'avant-projet de loi et ensuite, nous n'avons pu obtenir le feuilleton. Il ne nous est pas parvenu durant assez longtemps soit au moins un mois...

M. Lessard: M. Létourneau...

M. Létourneau: Nous ne voulons pas rendre l'Assemblée nationale ou le ministre responsable de cette situation. Ce n'est pas ce que nous avons dit. Nous avons tout simplement regretté qu'à cause d'un concours de circonstances, et du fait que la commission parlementaire a été annoncée dans le brouhaha de la fin de la session, probablement qu'on n'y a pas accordé toute l'importance qu'elle aurait dû recevoir; nous avons manqué les communications de cette façon.

Il ne s'agit pas — et je le répète — d'un blâme à l'endroit du ministre ou de l'Assemblée nationale. Tout simplement, c'est un concours de circonstances et, en plus de cela, il y a le fait que l'affaire a été présentée en période de vacances, ce qui pour quiconque crée évidemment une situation plus difficile qu'en temps ordinaire avec des délais relativement courts compte tenu de l'importance de la législation.

M. Lessard: Vous conviendrez, quand même, que c'est le 19 juin et c'est le 18 juin que ce projet de loi... Et vous êtes, d'ailleurs, le seul groupe — groupe bien organisé — qui, justement, indique le fait que vous avez été très tardivement informés. Nous avons suivi les délais normaux. D'ailleurs, ce n'était pas la première fois, le 19 juin, que je parlais de la réforme du Code de la route. J'en ai parlé à maintes et maintes reprises. D'après ce que je peux voir, vous êtes une organisation assez bien structurée, assez bien organisée. Alors, le blâme qu'on semble porter actuellement à la page 41 par rapport à ce que vous indiquez à la page 42, je ne le prends pas.

Une Voix: Le ministre ne le prend pas.

M. Lessard: Dans une déclaration...

Une Voix: Pourquoi?

M. Lessard: C'est parce que c'est un blâme à tous les parlementaires.

M. Gratton: M. le Président, question de règlement.

M. Lessard: Un instant!

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Gatineau a une question de règlement.

M. Gratton: Je soulève une question de règlement, M. le Président. Quant à moi, en tant que membre de cette commission, je n'ai nullement été offusqué par ce que fait valoir la Chambre de commerce à la page 41. J'ai compris que la Chambre de commerce voulait expliquer...

M. Lessard: Il n'y a pas de question de règlement là.

M. Gratton:... la nécessité pour elle de présenter des annexes aujourd'hui, à ce moment-ci et, comme on l'a expliqué, les délais étaient trop courts pour que la chambre puisse présenter les informations qui sont en annexe dans le mémoire qui a été déposé originalement. Quant à moi, la Chambre de commerce...

M. Lessard: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): Non, non. M. le député de Gatineau...

M. Gratton: ... a produit le mémoire le plus complet de tous ceux qui nous ont été présentés.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau...

M. Gratton: Je pense bien que ce n'est pas la chambre qui se plaint de ne pas avoir eu le temps suffisant pour faire une étude valable.

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

M. Gratton: Au contraire, c'est l'étude la meilleure jusqu'à maintenant.

Le Président (M. Bordeleau): Je doute fort que votre question soit une question de règlement. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: M. le Président, le député de Gatineau dit que ce n'est pas la chambre qui se plaint. Le député de Gatineau aurait dû lire le mémoire de la Chambre de commerce où il est dit: "Il est évident que nous avons été bousculés." Or, nous avons respecté pour l'ensemble des groupes qui se sont présentés ici les délais normaux.

M. Gratton: Si c'est tout ce que vous avez retenu du contenu du mémoire...

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, s'il vous plaît, M. le député de Gatineau!

M. Gratton:... ce n'est pas très sérieux, votre affaire.

M. Lessard: M. le Président, je prenais connaissance ce matin — et je pensais que vous alliez en parler un peu à l'occasion de ce dépôt du mémoire en commission parlementaire — d'une déclaration publique de la Chambre de commerce dans laquelle vous indiquiez — ou peut-être qu'on résumait vos déclarations — qu'il était à peu près impossible de se retrouver dans ce Code de la route. Pourtant, cet après-midi, nous avons entendu des mémoires de la part de gens qui sont directement impliqués par le Code de la route, de gens qui ont eu à travailler avec l'ancien Code de la route, qui auront à travailler avec le nouveau Code de la route et qui nous indiquaient que ce docu-

ment apparaissait enfin pour l'ensemble des citoyens comme pour ceux qui auraient à l'appliquer comme étant un document clair. Je n'ai pas trouvé ce soir justement dans votre présentation ce qui ressortait des informations, en tout cas, que nous donnaient les journaux ce matin.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. Létourneau.

M. Létourneau: M. le Président, je regrette, mais je ne me souviens pas qu'un porte-parole de notre organisation ait tenu les propos que je viens d'entendre. Je ne sais pas d'où ils sont cités. Nous avons adressé effectivement certains reproches à l'endroit du code et de son contenu dans le mémoire. Nous avons reconnu certains bons points que nous soulignons également, mais je ne crois pas que nous l'ayons — à ma connaissance, en tout cas — commenté dans le sens de dire que nous ne nous retrouvions pas dans ce document. Dans notre entourage, ce n'est pas une observation qui nous est apparue pertinente.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: Dans le résumé de votre mémoire, vous parlez pour un gouvernement transparent de la nécessité d'une prépublication des règlements. A votre connaissance, tant selon l'ancien Code de la route que selon le nouveau Code de la route, est-ce qu'il n'a pas existé et est-ce qu'il n'existe pas, en vertu de ce présent Code de la route, la nécessité justement, dans ce qu'on appelle la Gazette officielle, de publier les règlements avant leur adoption finale?

M. Létourneau: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. Létourneau.

M. Létourneau: ... notre observation du présent avant-projet de loi est en ce sens que les modalités d'adoption des règlements ne prévoient pas un avis dans la Gazette officielle. Elles prévoient qu'ils soient effectivement publiés dans la Gazette officielle, mais en vigueur dès le moment de leur publication. Pour nous, c'est un point assez important. Je suis heureux de voir que M. le ministre semble indiquer, en tout cas, que ce pourrait être un avis dans la Gazette officielle parce que c'est justement ce que nous recherchons, mais notre interprétation de l'avant-projet de loi est dans le sens qu'actuellement il n'y aurait pas, justement, d'avis. Les règlements seraient publiés et, à ce moment-là, ils seraient automatiquement en vigueur. L'article 414, M. le Président, donnerait ce pouvoir au législateur.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: Vous parlez dans votre mémoire... En fait, je pense que l'ensemble de votre mémoire tourne autour des règlements très forts qui seraient entre les mains du directeur du

Bureau des véhicules automobiles. Pourrais-je vous demander si vous avez tenu compte, dans votre présentation, de l'article 135 de la loi?

Une Voix: Me Charbonneau, si vous voulez répondre à cette question, s'il vous plaît.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau.

Mme Charbonneau (Francine): Est-ce qu'il m'est possible de poser une question?

M. Lessard: Oui.

Mme Charbonneau: S'agit-il de l'article 135 de la loi ou de l'article 135 de l'avant-projet de loi?

M. Lessard: C'est-à-dire de l'avant-projet de loi.

Mme Charbonneau: On a tenu compte effectivement de l'article 135 qui traite du directeur général et de l'avis qu'il doit expédier. C'est bien cela? On a effectivement tenu compte de l'article 135 dans le sens où on constatait que le directeur devait émettre un avis expliquant les motifs de sa décision. On était surpris qu'à un moment donné, il doive aussi indiquer les recours qu'on pouvait exercer à l'endroit de sa décision, alors qu'il n'y avait aucun recours de prévu à l'avant-projet de loi.

M. Lessard: Il y a encore, en vertu du projet de loi, le recours au Tribunal des transports, le recours lorsque vous n'êtes pas satisfait. Cela se fait encore même si constitutionnellement, il y a eu des problèmes quant au recours final sur le fait qu'on refusait aux tribunaux administratifs la possibilité d'avoir un recours final, mais actuellement, le Tribunal des transports peut entendre des recours de décisions qui sont prises par le directeur du Bureau des véhicules automobiles.

Mme Charbonneau: Oui, mais à partir du moment où l'avant-projet remplace la loi, il faut prévoir dans l'avant-projet un recours des décisions.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: L'avant-projet, c'est un Code de la route. L'avant-projet ne remplace pas la Loi du ministère des Transports comme telle, qui reconnaît ce principe du recours et qui reconnaît le Tribunal des transports comme étant un organisme de recours.

Mme Charbonneau: Oui, mais à partir du moment où une loi postérieure intervient, normalement, on précise dans cette loi postérieure qu'il y aura recours des décisions tel que prévu dans la loi antérieure. Sinon, il va y avoir ambiguïté et on ne sera pas certain.
(20 h 30)

M. Lessard: La loi générale l'emporte sur la loi particulière.

Mme Charbonneau: La loi particulière l'emporte sur la loi générale.

M. Lessard: Jamais.

Mme Charbonneau: On s'entend tout à fait. La loi particulière l'emporte sur la loi générale. Il s'agit de savoir laquelle est générale et laquelle est particulière.

M. Lessard: La loi de l'ensemble du ministère, qui crée le ministère des Transports à l'intérieur duquel sont constitués la Commission des transports, le Tribunal des transports, etc.

Mme Charbonneau: Est la loi générale.

M. Lessard: C'est cela.

Mme Charbonneau: Et celle-là sera la particulière. La particulière l'emporte sur la générale.

M. Lessard: L'une n'abolit pas l'autre. La loi du Code de la route n'abolit pas la loi constituant le ministère des Transports comme tel et qui crée les organismes qui sont intégrés à l'intérieur du ministère des Transports, que ce soit la Commission des transports ou que ce soit le Tribunal des transports.

Mme Charbonneau: Cela, je le comprends. Tout ce qu'on dit, c'est que vous avez une loi qui, au moment où l'avant-projet de loi entrera en vigueur après sa sanction, sera une loi postérieure à la loi générale. Il serait bon de prévoir à l'intérieur de cette loi-là qu'il y aura toujours le recours à la loi générale parce qu'elle est postérieure.

M. Lessard: Il me semble que c'est implicite. En tout cas, je ne suis pas avocat, mais on m'indique du côté du contentieux que c'est implicite. Enfin, on pourra voir...

Mme Charbonneau: Disons que...

M. Lessard: ... s'il y a moyen de préciser, mais, à notre connaissance, selon ce qui est précisé dans la loi générale du ministère des Transports, il est toujours possible d'en appeler parce que le Tribunal des transports n'est pas aboli pour autant, de toutes les décisions. Dans la Loi du ministère des Transports, il existe une définition du Bureau des véhicules automobiles et des responsabilités du directeur. Les responsabilités du directeur étant définies dans la loi générale, il est précisé en même temps que toute décision... C'est pourquoi on indique, d'ailleurs, à l'article 135, que le directeur général du Bureau des véhicules automobiles doit informer toute personne de son droit de recours. Or, c'est en vertu de la loi générale que le directeur général doit informer la personne concernée de son droit de recours qui est le Tribunal des transports.

Mme Charbonneau: M. le Président, je ne voudrais pas faire un grand débat en droit, mais, selon Pigeon, Règles d'interprétation et de rédaction des lois, normalement, quand une loi postérieure intervient, on précise toujours qu'il y a recours à la loi générale; sinon, ce ne sera pas aussi clair que cela. De toute façon, M. le Président, s'il semble si clair que cela qu'il va y avoir un recours à la loi générale, j'imagine que personne n'aura d'objection à le préciser.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le ministre.

M. Lessard: Vous avez l'article 56 de la Loi des transports où on dit ceci: "Il y a appel à ce tribunal — parce que là, ce n'est pas une modification à la Loi des transports que nous apportons; c'est le Code de la route — de toute décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles suspendant, annulant ou refusant un permis ou un certificat d'immatriculation hors les cas où la loi lui enjoint d'agir ainsi."

Mme Charbonneau: Je suis parfaitement consciente qu'il y a un droit d'appel, mais, encore une fois, j'en reviens aux règles de rédaction et d'interprétation d'une loi où normalement, lorsqu'une loi postérieure entre en vigueur, on doit le préciser.

M. Létourneau: M. le Président...

M. Lessard: D'accord, mademoiselle, on...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. Létourneau.

M. Létourneau: Il semble, M. le Président, que nous sommes fondamentalement d'accord sur les deux derniers points dont nous venons de discuter. Il semble que l'intention du législateur, si je comprends bien les propos de M. le ministre, c'est qu'il pourrait y avoir avis quant à la publication des règlements et qu'il y a effectivement appel. Cette question, de l'avis est pour nous une question très importante compte tenu des conséquences que certains règlements peuvent avoir sur des entreprises qui oeuvrent au Québec, des entreprises qui sont représentées ici avec nous et qui sont très intéressées, fondamentalement intéressées, à ce que la réglementation qui pourra découler de la loi puisse être examinée non pas dans le but de faire opposition aux objectifs du législateur, mais dans le but de s'assurer qu'on pourra l'appliquer de la manière la moins coûteuse et la plus efficace possible pour les gens qui se comportent bien dans le marché. On n'est pas ici pour défendre ceux qui ne prennent pas leurs responsabilités vis-à-vis de la clientèle, mais, compte tenu des conséquences — quand on réglemente, par exemple, la construction des pneus, des phares, des véhicules et ces choses-là, c'est d'assez grande conséquence pour plusieurs entreprises; surtout la vente et la distribution, aussi l'installation, pour plusieurs entreprises, c'est de grande conséquence.

ce — on aimerait, s'il y a possibilité, M. le ministre, et cela semble être votre désir, qu'il y ait avis de publication et qu'il puisse y avoir échange entre les personnes qui voudraient bien que ce soit appliqué, efficace, ajuster l'objectif de celui qui rédige la loi avec la pratique courante des choses. C'est à cette occasion que nous aimerions qu'elle puisse exister. C'est ce que nous vous demandons et pour nous c'est très important.

M. Lessard: Si je comprends bien, M. Létourneau, c'est que vos craintes concernant la réglementation — parce que vous savez qu'il y a deux responsabilités quand vous parlez de responsabilité conjointe en ce qui concerne la fabrication comme telle des automobiles, cela relève du gouvernement fédéral — c'est que vous craignez justement que le gouvernement du Québec prenne ou fasse des règlements concernant la qualité minimale d'un pneu ou d'un véhicule.

M. Létourneau: Ce n'est pas qu'on craigne cela en soi, M. le ministre, seulement si les normes qu'on veut appliquer ici étaient différentes de celles qui s'appliquent dans d'autres juridictions au Canada ou en général en Amérique du Nord, cela pourrait avoir des conséquences qu'on aimerait examiner préalablement avec le législateur avant de procéder dans ce sens.

M. Lessard: Je n'ai pas trop peur de ce côté, parce que par rapport à ce qu'on voit ailleurs, on est encore en retard dans la sécurité routière. Mais j'aimerais justement qu'on revienne à la sécurité routière. Il est certain que le directeur du Bureau des véhicules automobiles a des pouvoirs en vertu d'une réglementation du Code de la route, après infraction à ce code. Le directeur du Bureau des véhicules automobiles a des pouvoirs de suspension, d'annulation de permis ou peut même aller jusqu'à retirer un véhicule de la circulation, particulièrement des véhicules usagés qui ne correspondent pas aux critères minimaux. En fait, ce pouvoir, comme je l'indiquais tantôt — et on pourra peut-être le préciser davantage — est limité par l'article 135 et en même temps limité par l'article 56 de la Loi des transports.

Cependant, et c'est sur cela que je voudrais questionner, est-ce que pour vous, la chambre de commerce... Je voudrais, avant d'aller plus loin... On parle de 37 000 membres et vous nous informez que tous les membres consultés semblent être d'accord sur ce mémoire, quel genre, à l'intérieur — je comprends que vous avez été bousculé — de consultation a été faite auprès de vos membres?

Le Président (M. Bordeleau): M. Létourneau.

M. Létourneau: M. le Président, nous avons d'abord considéré parmi nos membres ceux qui pouvaient être les plus intéressés, notamment concernant les articles 408 et 409 dans le domaine du commerce et de l'industrie — c'était normal, je pense — et nous avons certainement touché une

centaine d'entreprises diverses pour savoir quelles étaient leurs réactions. Dans la presque totalité des cas, nous avons constaté que les entreprises n'étaient pas du tout au fait que le Code de la route proposait de tels pouvoirs de réglementation, alors nous avons expliqué cette situation et nous avons discuté avec eux. La réaction unanime à laquelle nous faisons allusion, M. le ministre, concernant le mémoire, c'est sur ce point particulier du besoin qu'on nous a fait sentir, d'avoir l'avis au moment de la réglementation, d'avoir une chance de discuter avec le législateur lors du dépôt d'une réglementation. C'est cela le point qui a fait l'unanimité de tout le monde. Je pense que c'est une requête qui n'est pas abusive ou qui ne demande pas...

M. Lessard: Maintenant, devant le fait — on le soulignait cet après-midi — qu'il y a au Québec une situation d'urgence — je pense que chacun en prend conscience — en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière, c'est bien beau d'en parler, mais il faut prendre les mesures nécessaires pour corriger un certain nombre de situations.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler, par exemple, l'histoire d'un certain pneu. Devant le problème très sérieux de la sécurité routière, ne pensez-vous pas — je comprends que vous vouliez être consultés, je pense que c'est tout à fait normal et je me rappelle un peu la discussion de la loi sur la protection du consommateur — qu'il est important et urgent — parce que cela signifie des consommateurs qui se tuent ainsi chaque année — d'avoir un contrôle d'abord sur les véhicules usagés, sur les ventes et sur l'inspection mécanique de ces véhicules et aussi sur la fabrication d'un certain nombre de produits de telle façon qu'on puisse résorber ce problème urgent auquel nous sommes confrontés actuellement?

M. Létourneau: Nous sommes d'accord avec le ministre sur l'importance et l'urgence d'agir en matière de sécurité routière; cependant, nous disons depuis longtemps — et nous avons entendu le même argument cet après-midi — que s'il doit y avoir des priorités en matière de sécurité routière, elles devraient d'abord être dans le domaine de la détection ou de l'interception des conducteurs en état d'ébriété. On a parlé de 85% des accidents, quelqu'un a mentionné cette statistique cet après-midi. On a dit que, dans les cas d'accidents, il y avait beaucoup d'infractions au Code de la route au niveau du conducteur du véhicule automobile. Nous disons depuis longtemps que la première grande priorité est celle de l'application du Code de la route et nous l'avons répété dans les premières recommandations que nous faisons dans notre mémoire.

Pour ce qui est du besoin — nous le reconnaissons aussi — d'avoir des normes pour que les pièces des véhicules soient sécuritaires, il faut le faire, certainement, mais nous ne croyons pas que l'avis que nous demandons va retarder tellement longtemps l'application d'une loi. Il nous semble

que cela pourrait même conduire à une loi plus efficace dans ce domaine.

Le Président (M. Bordeleau): Alors...

M. Létourneau: Il y a...

Le Président (M. Bordeleau): Excusez, continuez, M. Létourneau.

M. Létourneau: C'est tout pour le moment.

Le Président (M. Bordeleau): Avant de continuer, je pense que Me Charbonneau avait un complément de réponse à apporter.

Mme Charbonneau: Tout à l'heure, on parlait de la consultation de nos membres. A part les consultations immédiates qui ont été effectuées sur l'avant-projet de loi, j'imagine que la plupart d'entre vous êtes au courant qu'au congrès, chaque année, des politiques d'action sont votées par nos 37 000 membres. Depuis un certain nombre d'années, un grand nombre de recommandations sont faites par nos membres quant à la sécurité routière. Il faut être bien conscient que nos membres aussi conduisent une voiture, ils mettent leur vie en danger en le faisant et ils mettent la vie d'autres personnes en danger s'ils sont négligents. Toutes les recommandations qu'on a faites sur la sécurité routière, entre autres, regardent l'application un peu plus stricte du Code de la route.

Je pense que nos membres sont conscients du fait que la sécurité est un impératif, ainsi que la consultation. Si vous me permettez, j'aimerais vous rappeler une phrase que j'ai entendue à cette commission durant la journée. Je le dis, je vous l'assure, sans malice. J'ai entendu quelqu'un qui disait: Nous n'avons pas la science infuse et la consultation est un avantage. Si cela s'applique au niveau d'un avant-projet de loi, cela s'appliquerait aussi au niveau d'une réglementation. Encore une fois, je le dis sans malice.

M. Létourneau: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. Létourneau.

M. Létourneau: ... un dernier point concernant les choses que nous avons découvertes au moment de la consultation de nos membres sur cette question de sécurité. Il semble, par ce que nous observons du pouvoir de réglementation, qu'on accorde beaucoup d'importance à la qualité des pièces — qualité du silencieux et des pneus, qualité d'autres pièces de l'automobile — alors que des gens qui sont dans l'industrie secondaire, dans l'industrie de la réparation, nous ont indiqué qu'il y a une autre situation qui pourrait être, dans certains cas, tout autant une cause de danger pour le consommateur: c'est le manque de personnel compétent pour l'installation des pièces. (20 h 45)

Il semblerait que, dans plusieurs cas, sont tout aussi dangereuses des pièces de bonne qualité

mal installées sur un véhicule. Certaines personnes assez expérimentées dans le domaine nous ont dit que c'était même, pour elles dans leur commerce, dans leur industrie, un problème plus grand: la question de trouver des personnes compétentes pour faire l'installation que la question de la qualité des pièces installées. Elles rencontraient beaucoup plus souvent de problèmes qui pouvaient causer des dangers au consommateur à cause de ce manque de compétence. On a ajouté la trop grande facilité qu'il y aurait au Québec d'obtenir un permis ou un certificat de compétence en mécanique automobile. Nous n'avons pas fouillé à fond cette affirmation, mais je vous informe, MM. les membres de la commission et M. le Président, que c'est une remarque qui nous a été faite à deux reprises par des gens fort expérimentés dans le domaine.

M. Lessard: Est-ce que vous voudriez nous demander qu'on réglemente en plus l'installation des pièces?

M. Létourneau: Non, nous signalons tout simplement par là que la question de la sécurité routière dépasse de beaucoup les pouvoirs ou la compétence du ministère des Transports. On l'a vu cet après-midi, nous le disons nous-mêmes souvent: c'est un effort de coordination qu'il va falloir faire entre le ministère des Transports, le ministère de la Justice, les cours et le Bureau des véhicules automobiles. Il y a un tas d'intrants ou d'intervenants qui doivent être coordonnés dans ce travail. Nous reconnaissons cela.

M. Lessard: Il est certain que...

M. Lambert: J'allais dire, M. le ministre, que la vérification au niveau de la mécanique sur les voitures, surtout sur les voitures d'un certain âge, c'est une loi qui est très bienvenue. Cela peut éviter plusieurs accidents dans ce domaine.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau a quelque chose à ajouter.

Mme Charbonneau: Je m'excuse, M. le Président. Un des bons points qu'on avait trouvé à l'avant-projet de loi, c'était la possibilité de l'inspection mécanique qui devrait être définie. On est entièrement d'accord avec cet objectif, mais il faut quand même des ressources humaines compétentes pour le mettre en application. Je parle, semble-t-il, en connaissance de cause, parce que j'ai lu dans les journaux que les femmes étaient des poissons idéaux pour les mécaniciens, de qui ils exigent un plus haut coût.

M. Lessard: Pardon? Je n'ai pas...

Une Voix: C'est de la discrimination.

Mme Charbonneau: Je dis que je parle en connaissance de cause, parce que j'ai lu dans les journaux que, quand une femme se présentait

dans un garage, on demandait instantanément 331/3% de plus parce que, semble-t-il, on est des beaux poissons et on n'y connaît rien.

M. Lessard: Maintenant, avec la nouvelle Loi de la protection du consommateur, vous êtes capables maintenant de ne pas plus les avocats qui sont des voleurs; ce sont les mécaniciens.

Mme Charbonneau: J'en suis consciente, M. le ministre. Ce qui me console un peu, c'est que maintenant ce ne sont plus les avocats qui sont des voleurs; ce sont les mécaniciens.

M. Lambert: M. le ministre, je sens le besoin de me défendre. Je vous dis que de la discrimination, il y en a peut-être, mais pas à ce niveau-là, absolument pas. La plupart du temps, elles sont très bien servies et la discrimination peut être à leur avantage s'il y en a.

M. Lessard: M. le Président, je n'ai pas d'autres questions. Concernant un certain nombre de choses qui ont été discutées cet après-midi, soit le virage à droite, je pense que vous êtes d'accord.

Une Voix: Oui.

M. Lessard: Les 110 kilomètres/heure...

Une Voix: Pas d'objection.

M. Lessard: ... pour les transports interurbains sur les autoroutes, est-ce que vous allez regarder cela un peu?

Une Voix: M. Lambert, avez-vous quelque chose à...

M. Lambert: On n'a pas d'objection en soi. La seule chose, c'est que cet après-midi il y en a qui ont soulevé des points qui méritent peut-être considération en ce sens-là.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

M. Létourneau: M. le Président, est-ce que vous nous permettez d'insister auprès de M. le ministre sur cette fameuse question des avis pour les règlements. Pour nous, cela nous semble très important, très fondamental. Plusieurs de nos membres nous ont demandé d'intervenir et je sens que l'intention du législateur est que nous en ayons. Nous aimerions au moins savoir si cette intention est vraiment existante.

M. Lessard: M. Létourneau, vous savez que le Québec a été assez longtemps le dépotoir des "minounes" qui nous provenaient de l'Ontario, parce que cette dernière province avait fait un règlement sur les "minounes". À ma connaissance, au ministère des Transports — on a passablement d'interlocuteurs — lorsque nous avons à rédiger un règlement, nous le faisons — parce que je ne suis pas trop un "réglementeux" — selon des objectifs qui nous apparaissent nécessaires,

mais qui proviennent, bien souvent, d'un certain nombre d'organismes qui nous font ces demandes.

Je pourrais vous citer une série de règlements que nous avons adoptés depuis un certain temps et dont la rédaction s'est faite en collaboration avec les personnes impliquées. Il est certain que nous avons à prendre des décisions et nous avons aussi à tenir compte — je comprends que vous devez tenir compte des intérêts de vos membres, vous aussi — de l'ensemble des contribuables québécois dont les consommateurs québécois. De ce côté, étant donné que nous vivons une situation qu'il faut corriger au Québec, nous devons prendre des mesures draconiennes qui ont été prises ailleurs. Nous devons prendre des mesures draconiennes qui ne plairont pas à l'ensemble de vos membres comme la Loi sur la protection du consommateur n'a pas plu à l'ensemble de vos membres, comme la Loi sur l'assurance automobile n'a pas plu à l'ensemble de vos membres. Nous devons prendre des mesures dans ce sens-là. Nous avons fait une consultation. Normalement, lorsque nous avons à prendre des décisions ou à faire une réglementation dans ce sens, nous essayons de consulter le plus possible pour obtenir le maximum d'informations en vue d'un règlement qui soit le plus efficace.

Le Président (M. Bordeleau): Me Mandeville.

Mme Mandeville (Marie): Je voudrais souligner, à l'appui de cette demande de publication avec un avis de 60 à 90 jours, que par le passé, quand on a demandé cela, il est arrivé qu'un règlement a été publié. Le gouvernement nous a demandé une consultation et, à la suite de cela, on a établi un échéancier, par exemple, pour la production d'une pièce, si c'était un règlement sur la construction, et cela a été à l'avantage de tout le monde de savoir dans quel délai cela pouvait être fait. Cela a été à l'avantage du gouvernement, des contribuables et de la personne qui faisait ces pièces, ainsi qu'à celui de tout le monde alentour. C'est la raison sous-jacente à cela. Même si le règlement entre en vigueur, il est évident — c'est de connaissance publique — qu'on ne pourra pas produire un silencieux ou je ne sais trop quel autre morceau en 30 jours. Cela ne pourra même pas être mis sur la même année-modèle, si on parle de véhicules neufs, évidemment.

M. Lessard: Si, par exemple, on précise un préavis de 60 jours en ce qui concerne les pouvoirs de réglementation inscrits à l'article 405 et aux autres, seriez-vous d'accord avec les limites de l'article 135 et les limites que je vous ai indiquées en vertu de la loi 56, la Loi du ministère des Transports? Croyez-vous que la réglementation ou le pouvoir de réglementation décerné au directeur du Bureau des véhicules automobiles est encore très fort?

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

Le Président (M. Bordeleau): M. Létourneau.

M. Létourneau: ... je pense que les deux questions sont séparées. L'avis, c'est une question et la question des pouvoirs du directeur général en est une autre. M. le ministre, vous avez fait des remarques, tantôt, concernant la consultation des intéressés; nous savons que votre ministère le fait et nous le reconnaissons. Cependant, nous avons constaté une chose dans le travail que nous avons fait en préparation de ce mémoire: c'est insoupçonnable parfois les gens qui sont touchés, qui sont intéressés par une chose. On pense que c'est seulement le premier et tout à coup c'est l'utilisateur qui rebondit, c'est une autre personne à laquelle on n'aurait pas du tout pensé. Il faut s'assurer qu'on couvre bien tout le monde, comme première dimension.

M. Lessard: Je suis bien d'accord, M. Létourneau, mais une consultation, ce n'est pas un référendum.

M. Létourneau: Non, ce n'est pas l'idée.

M. Lessard: Quand vous parlez de la consultation de vos membres...

M. Létourneau: C'est la façon normale.

M. Lessard: ... de vos 37 000 membres...

M. Létourneau: Tout ce que nous demandons, c'est simplement l'avis normal qu'on donne dans d'autres circonstances quand on publie un règlement pour permettre aux gens qui ont quelque chose à dire et qui veulent le dire d'échanger à ce sujet avec le législateur.

L'autre dimension que nous soulevons, parce qu'on a attiré notre attention là-dessus aussi, c'est que souvent, en matière de réglementation, on est là dans un domaine à technologie très rapide, qui évolue très rapidement. Le règlement peut — c'est simplement un danger qu'on met en évidence, qui pourrait se produire — à un moment donné, geler, à toutes fins utiles, une technologie parce que des normes sont faites à partir de la technologie connue au moment où on fait la réglementation, une technologie qui évolue très rapidement. Nous ne voulons pas par là dire qu'il ne faudrait pas réglementer. Nous voulons simplement soulever la difficulté ou le danger qui existe lorsqu'on veut aller trop loin dans le domaine.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau, vous avez quelque chose à ajouter.

Mme Charbonneau: Oui, M. le Président. Il y a un autre aspect qu'il faut considérer. Dans l'avant-projet de loi, il y a différents pouvoirs de réglementation qui sont dévolus au directeur, mais il y a aussi, aux articles 402 et suivants, des pouvoirs de réglementation qui sont dévolus au gouvernement. Il y a là une nuance à faire.

M. Lessard: Oui, il y a des pouvoirs qui sont dévolus au lieutenant-gouverneur en conseil, au ministre qui soumet la réglementation au lieutenant-gouverneur en conseil. Mais à l'intérieur...

Mme Charbonneau: Oui.

M. Lessard: Comprenez-vous?

Mme Charbonneau: Non, malheureusement pas. Est-ce que vous pourriez parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

Une Voix: Elle ne comprend pas.

Une Voix: C'est une question de volume, M. le ministre.

M. Lessard: Il y a certainement, comme dans toute loi, des pouvoirs qui sont réservés au ministre comme tel et au gouvernement. Le ministre soumet ses règlements au lieutenant-gouverneur en conseil. Mais en relation avec l'application, une fois que le Code de la route a été défini et adopté à l'Assemblée nationale, en vue de faire en sorte que ce Code de la route puisse être appliqué un peu comme on le disait cet après-midi, il y a des pouvoirs qui sont donnés, par exemple, à la Sûreté du Québec ou aux officiers du ministère des Transports ou encore aux policiers des différentes localités en relation avec ce qui est prévu dans la loi, que ce soit au sujet de la vitesse, etc. Il ne faut pas que ces choses-là relèvent tout le temps du lieutenant-gouverneur ou du ministre, la suspension ou l'annulation, par exemple, du permis de celui qui atteint douze points de démerite. L'application de cette réglementation, c'est-à-dire du Code de la route, se fait par le directeur du Bureau des véhicules automobiles.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau.

Mme Charbonneau: M. le Président, je me rends compte que mon intervention était confuse. Tout ce que je voulais souligner, c'est que l'article 135 concerne les décisions du directeur et, lorsque nous demandons une consultation, on parle, entre autres, des pouvoirs de réglementation prévus aux articles 402 et suivants, qui sont des pouvoirs de réglementation dévolus au gouvernement et non pas au directeur. C'est tout ce que je soulignais. De sorte qu'il faut vraiment séparer l'article 135 des articles 402 et suivants parce qu'ils ne sont pas adressés aux mêmes autorités. C'est sous réserve du fait qu'on aimerait qu'à l'article 135 ce soit précisé, qu'il y a un droit d'appel.

M. Lessard: A l'article 135, c'est le droit d'appel sur les décisions du directeur du Bureau des véhicules automobiles. Pour ce qui concerne les décisions du lieutenant-gouverneur en conseil ou de la politique gouvernementale, il y a, au

niveau de chacun des ministères, comme je le fais, une consultation et il y a une consultation globale qui s'appelle les élections aussi.

Mme Charbonneau: M. le ministre, je suis bien d'accord avec cela. Tout ce que je dis, c'est que l'article 135 et les articles 402 et suivants ne relèvent pas des mêmes autorités. Quand on parle de consultation, c'est sur une réglementation. A ma connaissance, il n'y a pas d'appel des décisions sur une réglementation.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Lessard: Je trouve cela très intéressant.

M. Gratton: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Vous me permettrez sûrement, M. le Président, de féliciter la Chambre de commerce du Québec pour la qualité de son mémoire. Même si la Chambre de commerce elle-même, à la page 41, dit avoir disposé d'un délai de quinze jours ouvrables seulement, je félicite la Chambre de commerce d'avoir réussi à produire un mémoire aussi complet, aussi sérieux, aussi objectif dans ses recommandations, dans un laps de temps aussi limité. Je répète ce que je disais tantôt: Je ne suis pas du tout offusqué par ces allégations. Je pense qu'elles expliquent tout simplement un état de fait. Elles expliquent, entre autres, la nécessité que vous avez sentie de produire une annexe au mémoire original.

Je dirai à l'intention du ministre qui, tantôt, semblait vouloir mettre en doute la représentativité, la validité de certaines des recommandations que la Chambre de commerce nous fait ce soir, principalement par rapport à la nécessité de donner des avis, de faire de la consultation de façon même institutionnalisée, si possible, vis-à-vis de la réglementation, que ce n'est pas depuis la découverte du Québec le 15 novembre 1976 que la Chambre de commerce du Québec préconise cela. Elle en avait même fait l'objet d'un mémoire annuel présenté au gouvernement d'alors, le gouvernement libéral dirigé par M. Robert Bourassa. Ce ne sont donc pas des couleurs politiques partisans quelconques qui motivent aujourd'hui la Chambre de commerce d'être tout à fait constante dans ses représentations auprès du gouvernement par rapport à la législation déléguée.
(21 heures)

Cela étant dit, M. le Président, nous aussi avons d'abord étudié le mémoire de très près, et, en tant qu'Opposition officielle, nous avons étudié attentivement cet avant-projet du Code de la route, et, loin de le condamner en bloc, pas plus que la Chambre de commerce ne le fait d'ailleurs, nous y retrouvons plusieurs éléments positifs. Mais notre rôle à nous, en tant qu'Opposition, n'est pas nécessairement d'en faire valoir seulement les points

positifs, mais aussi d'en dégager certains éléments qui nous préoccupent. De la même façon que si la Chambre de commerce devait se limiter, lorsqu'elle comparaît devant la commission parlementaire, à encenser le gouvernement, je vous inviterais, messieurs, mesdames à ne pas perdre votre temps ni le nôtre.

M. le Président, j'aimerais demander à la Chambre de commerce d'explicitier — je sais ce qu'elle va me répondre, mais il est bon que ce soit consigné au journal des Débats — cette réserve, voire cette nécessité qu'elle constate de biffer les articles 402, paragraphes a), b) d) et 409, paragraphe b), c'est-à-dire les pouvoirs de réglementation que se donne, non pas le ministre, parce qu'on parle du gouvernement, de déroger par réglementation à des dispositions de la loi. Si vous voulez bien expliciter les dangers que vous voyez à cette procédure législative.

M. Lambert: Merci, M. le député de Gatineau, je vais demander à Me Charbonneau de parler là-dessus.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau.

Mme Charbonneau: En fait, il y a deux aspects, il y en a même trois qui sont sous-jacents à cette recommandation. Il y a un premier aspect qui est strictement d'ordre juridique. C'est un principe fondamental en droit, qu'on ne modifie pas la loi par règlements, de sorte que ces articles sembleraient aller à l'encontre de ce principe. On s'est posé la question suivante: Est-ce que par stipulation il est possible d'exclure, dans la loi mère, la possibilité, le vieux principe en droit qui dit qu'un règlement ne doit pas modifier la loi? Selon nous, ce n'est pas possible, parce que cela devient une délégation illégale de pouvoirs. L'assemblée nationale a le pouvoir de faire des lois et si on délègue l'autorité de modifier ces lois par règlement, selon nous, c'est ultra vires, primo.

Il y a un second aspect qui est d'ordre démocratique. Les élus du peuple doivent faire les lois. Je suis bien consciente que le gouvernement est quand même l'élu du peuple, mais c'est le pouvoir législatif qui a ce pouvoir et, si on le délègue à l'exécutif, cela devient encore là l'érosion du pouvoir législatif, comme on l'avait souligné au moment où on avait présenté notre mémoire.

Il y a un troisième aspect qui, en fait, a un mandat de confiance. Quand on vote pour un député, on vote parce que c'est un homme qui nous plaît, ou parce qu'il représente le parti qu'on aimerait voir au pouvoir. A ce moment, je pense que ce sont aux gens à qui on a confié le mandat de le remplir avec un certain contrôle. S'ils désirent confier ou déléguer le pouvoir de remplir leur mandat, il faut quand même qu'il y ait un certain contrôle pour savoir comment le mandat va être rempli. Or, à sa face même, on ne voit pas que les règlements vont retourner à l'Assemblée nationale pour qu'elle constate que ce mandat a été rempli de façon adéquate pour eux.

M. Gratton: Donc, si j'ai bien compris, cette demande que la chambre formule, à savoir donner un avis dans la Gazette officielle de toute réglementation avant qu'elle ne soit adoptée, ne s'applique pas à la réglementation à laquelle on fait référence dans les articles 402 paragraphes a), b) d) et 409 paragraphe b). Est-ce que je vous interprète bien?

Mme Charbonneau: Tout à fait, parce que nous désirons que ce soit biffé.

M. Gratton: Que ces articles soient biffés, parce qu'ils vont à rencontre...

Mme Charbonneau: Qu'ils soient rayés.

M. Gratton: On se comprend là-dessus.

M. Charbonneau: D'accord.

M. Gratton: Une dernière chose, M. le Président, je noterai — moi non plus je ne suis pas avocat et j'ai souvent dit que je ne souhaitais pas le devenir — qu'à l'article 135 on parle d'une réglementation; j'ai bien saisi la différence tantôt, qui donne les pouvoirs au directeur général. Le directeur général en vertu des articles 130 et subséquents a le pouvoir de refuser d'émettre, de résilier, enfin un pouvoir de vie et de mort sur les permis et les plaques d'immatriculation, l'émission des permis, ainsi de suite.
(21 heures)

A l'article 135 on dit que: Le directeur général, lorsqu'il refuse d'émettre, révoque, suspend ou restreint les effets d'un permis visé au présent code, ou immatriculation etc., doit donner un avis écrit à la personne concernée, lui indiquant les motifs à l'appui de sa décision et les recours qu'elle peut exercer s'il en est. Ces trois mots "s'il en est", je pense bien, vous justifient de réclamer qu'on inscrive clairement dans le Code de la route, pas dans la Loi du ministère des Transports ou dans la Loi de la Commission des transports, mais cette même loi qui confère des pouvoirs au directeur général du Bureau des véhicules automobiles, les recours auxquels les personnes visées par ces décisions du directeur général ont droit. Parce qu'autrement, vous êtes avocate, d'autres sont juristes, eux peuvent peut-être s'y retrouver dans l'interprétation des lois, mais moi, en tant que citoyen ordinaire, j'aime bien savoir de quel recours il s'agit.

Tantôt, les gens qui représentaient l'Association des policiers du Québec nous disaient qu'ils retrouvaient une formulation heureuse dans ce Code du travail parce que cela devenait plus facile que sous l'ancien code de l'interpréter et d'en apprendre les dispositions. Il me semble que, dans ce but de compléter ce travail d'uniformisation et de bonne interprétation, on devrait l'inscrire comme vous le souhaitez.

Je vous remercie. J'aurais des milliers de questions à vous poser, mais le gouvernement nous bouscule, nous avons encore quatre organis-

mes à entendre avant 10 heures ce soir. Vous vous imaginez qu'on doit abrégé.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Oui, M. le Président. J'étais déjà passablement d'accord sur plusieurs recommandations qui sont appuyées par la chambre de commerce. J'ai dit les réserves que j'avais quant à la possibilité de tourner sur une lumière rouge quand il n'y a pas de danger et de même quand au doute que j'avais sur la possibilité qu'on permette aux autobus interurbains de circuler plus vite que les autres et d'autres se sont également prononcés à ce sujet.

Je voudrais, par contre, revenir sur deux points dont on n'a pas encore parlé, que la chambre de Commerce appuie et pour lesquels j'ai de profondes réserves. Cela vise également la sécurité routière. Je veux parler du rappel à un examen de conduire, pour tout conducteur, à tous les dix ans, de même que pour tout véhicule de cinq ans et plus.

Si vous voulez, on va lire ensemble l'article 86 quant aux véhicules qu'on devrait rappeler à tous les cinq ans. L'article 86 dit que: Le directeur peut, a) qui conduit un véhicule routier alors que ce dernier a été impliqué dans un accident; b) qui est âgé de 70 ans ou plus — c'est pour les permis de conduire —; c) dont le permis de conduire, le permis d'apprenti-conducteur ou le permis de chauffeur de taxi a fait l'objet d'une suspension; d) qui veut faire modifier la classe de son permis de conduire, de son permis d'apprenti-conducteur ou une restriction qui y apparaît; e) qui n'a pas subi d'examen depuis trois ans; ou f) lorsque le comportement de ce conducteur sur le chemin public ou son état de santé lui donne lieu de croire que sa compétence à conduire doit être vérifiée. Le directeur doit rappeler, à tous les dix ans, à un examen, tout titulaire. Combien cela fait-il de gens? On a parlé tantôt d'effectifs humains à mettre en place pour qu'une telle procédure, avant qu'un tas de gens semblable soient rappelés et on va ajouter à cela des gens qui, à tous les dix ans, doivent subir un examen de conduite.

Est-ce que la chambre de commerce est capable de me convaincre que c'est principalement sur ces points, qui sont dans l'article 86, que le ministère, le BVA doivent rappeler des gens à subir un examen. J'ajoute à cela que, quand vous regardez le rapport statistique "doivent être rappelés les gens qui sont impliqués dans des accidents", il y en a 177 000 par année déjà. Est-ce qu'on est capable — à moins que ce soit un leurre complet — de penser que pour la sécurité routière, que le gouvernement est en mesure de mettre en place les effectifs requis pour que le directeur du BVA satisfasse à la plupart de ces conditions, en plus les cas de dix ans?

Ce que j'ajoute c'est ceci: Quand un conducteur d'automobile — je ne parle pas ici des véhicules qui conduisent des personnes contre rémunération: autobus, taxis ou autres; ceux-là, il est né-

cessaire qu'ils soient rappelés à des examens périodiques, j'en conviens, je fais abstraction de ces véhicules... Je conduis un véhicule depuis 20 ans, je n'aurais pas eu d'accident pendant 20 ans, est-ce que vous pensez que ce gars doit être rappelé à un examen de conduite quand il n'a, d'aucune façon... ce n'est pas 10 ans, je trouve que cela ne compte pas, c'est le dossier d'un conducteur qui fait que, s'il devient un danger public, on doit le rappeler à un examen de conduite. Oui.

M. Lessard: C'est ce que j'ai indiqué ce matin.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Mailloux: Doit rappeler, le directeur doit rappeler.

M. Lessard: D'accord. Mais j'ai indiqué ce matin, par exemple, que je pouvais être d'accord avec une recommandation selon laquelle on tiendrait compte du dossier du conducteur plutôt que d'appliquer cela de façon intégrale.

M. Mailloux: Déjà, à ce moment-là, on aurait enlevé quelque cent mille personnes qui seraient appelées à venir passer un tel examen, alors que souvent c'est un des meilleurs conducteurs dont on aurait à examiner la conduite.

M. Lambert: Oui, M. le député de Charlevoix...

M. Mailloux: Oui.

M. Lambert: ... la Chambre de commerce appuie cela sous réserve que les effectifs au niveau gouvernemental soient capables de le faire. Evidemment, il revient au directeur de vérifier cela. On revient aussi sur un point qui est très important: c'est sur la sécurité telle qu'elle est appliquée par les officiers de la route. On trouve cela extrêmement important. On a parlé de l'alcoolisme tantôt. C'est extrêmement important de vérifier cela.

Une Voix: C'est là qu'est la priorité.

M. Lambert: La priorité, d'après nous, c'est là.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau. Excusez-moi, M. le député.

Mme Charbonneau: M. le Président, quand on a appuyé la mesure de l'article 86, c'est qu'à la façon dont on le lisait, les paragraphes a) à f) de l'article 86 étaient un pouvoir du directeur, alors que le dernier paragraphe de l'article 86 était un devoir du directeur. Le seul cas où le directeur devait rappeler quelqu'un, c'est après dix ans. D'où, à l'article 86 de a) à f), le directeur pouvait juger lui-même ses ressources humaines et déterminer s'il était capable de rencontrer certains objectifs dans une année et les reporter sur plusieurs années si nécessaire.

M. Mailloux: Oui.

Mme Charbonneau: D'accord? Alors, en d'autres termes, on appuyait cette disposition parce que c'était un pouvoir...

M. Mailloux: D'accord, mais...

Mme Charbonneau:... et que c'était au directeur de juger s'il avait les dispositifs humains et les ressources techniques pour le faire. Le second aspect...

M. Mailloux: Je vous fais remarquer...

Mme Charbonneau: Me permettez-vous de terminer?

M. Mailloux: Oui.

Mme Charbonneau: Un second aspect, c'est qu'au dernier paragraphe de l'article 86, ce qu'on trouve intéressant... Je suis d'accord avec vous pour dire que le dossier du conducteur fait preuve d'une certaine prudence, d'une certaine éthique, de civisme au volant. Mais, en attendant, un conducteur physiquement évolue en dix ans. Sa vue peut baisser, ses capacités et ses réflexes peuvent baisser. Il serait peut-être nécessaire, au bout de dix ans, d'établir certaines restrictions à son permis de conduire; ceci pour la sécurité de la personne elle-même, ainsi que pour la sécurité des autres conducteurs québécois. C'est pour cela qu'on appuyait cette mesure.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Mademoiselle, je demeure en dissidence avec le devoir qu'on fait au directeur du BVA de les rappeler à tous les dix ans parce que, après les dernières paroles que vous avez prononcées, je suis de ceux qui croient que chaque individu, quand il évolue dans la vie et qu'il devient plus âgé, est très près de son médecin et très près de son optométriste également. Normalement, la première vie qu'il a à conserver, c'est la sienne. Je pense qu'il faut quand même garder cela à l'esprit.

Le deuxième point sur lequel je suis en désaccord avec ce que la loi dit, c'est celui de rappeler un véhicule automobile à tous les cinq ans. Je me rappelle que, dans le passé, en écoutant parler les experts qui regardent le comportement des véhicules automobiles, — je pense que la vérité doit encore être la même aujourd'hui — on me disait que le véhicule à peu près le plus dangereux — je ne parle pas des "rminounes", je fais abstraction de cela; tout le monde est conscient de cela — c'est le véhicule qui sert à celui qui le change tous les ans ou tous les deux ans parce que, ne voulant pas faire de réparations importantes, il va normalement jusqu'à l'usure complète de ce véhicule et il le change, par la suite, pour un neuf. Je possède un véhicule de six ans. Je suis prêt à le rapporter si la loi m'y oblige. Celui qui conduit un véhicule de cinq ans et de six ans...

Une Voix: Oui.

M. Mailloux: ... normalement, il va vérifier les freins, la transmission, les pneus, les câbles parce que c'est encore sa vie qui est dans cette automobile. Je ne pense pas que ce soit le plus dangereux parmi toutes les classes de véhicules. Je vous rappelle encore les chiffres. Si vous allez vers l'inspection mécanique, vous avez déjà les autobus scolaires, les autobus qui transportent d'autres personnes et les taxis que vous devez rappeler périodiquement par l'obligation de la loi ou des règlements. Or, vous avez 177 000 accidents pour l'année 1977. Cela veut dire — on ne multipliera pas par deux — environ 250 000 véhicules qui seraient impliqués. Je pense que le directeur du BVA ou la police devrait, dans ces cas-là, non pas pour un peu de tôle brisée, mais aussitôt qu'il y a quelque chose qui peut mettre la conduite du véhicule en danger, le rappeler pour une inspection mécanique. Mais cela fait déjà beaucoup de véhicules. Je pense que le gouvernement, la société n'est pas en mesure de mettre en place autant d'effectifs humains et autant d'argent pour cette inspection-là.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau.

M. Lessard: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: ... j'aurais un commentaire à ce sujet d'abord. C'est qu'il n'est pas dit dans le Code de la route actuel que l'inspection mécanique annuelle doit être faite de toutes les automobiles de plus de cinq ans.

Dans le mémoire de la Chambre de commerce, il est justement dit qu'il serait nécessaire de prévoir l'inspection mécanique annuelle de tous les véhicules automobiles vieux de cinq ans et plus. Quant à moi, c'est un objectif que nous devons poursuivre. Actuellement, nous voulons le faire sur tout transfert de véhicules usagés, d'abord, qui viennent de l'extérieur. Nous voulons aussi — on le fait pour les autobus — étendre ce système aux véhicules où il y aura transfert.

C'est dans ce sens, je pense, qu'il faut bien préciser nos objectifs. Mais je ne pense pas qu'il appartienne comme tel au gouvernement du Québec de vérifier chaque véhicule. Peut-être que sur une longue période cela pourrait s'avérer utile et nécessaire. Nous aurons, par exemple, en relation avec le BAC, le Bureau d'assurance du Canada, des centres de vérification en relation avec l'assurance automobile. Nous avons l'intention d'accréditer des garages de telle façon que nous aurons une structure pour vérifier si les garages font bien leur travail, si les mécaniciens sont compétents, mais nous n'avons pas l'intention... Ce que nous allons exiger pour les véhicules de cinq ans et plus — je ne suis pas d'accord, M. le député de Charlevoix, avec ce que vous dites concernant la sécurité des véhicules de cinq ans et plus; c'est

de qualification bien subjective — selon les ressources humaines, c'est un certificat mécanique de cet individu qui se présentera soit au centre de vérification du bureau mis sur pied en collaboration avec la Régie de l'assurance automobile du Québec et le Bureau d'assurance du Canada, examen qui pourra être fait par les garages accrédités pour ce faire.

Le Président (M. Bordeleau): Me Charbonneau, vous aviez quelque chose à ajouter?

Mme Charbonneau: Non, mon intervention est devenue inutile.

M. Mailloux: Je veux Doser une dernière question au ministre directement.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Dans l'évaluation que le ministre a faite de tous les impératifs quant à l'inspection mécanique, pour toutes sortes de raisons mentionnées, vous allez chercher sur un parc automobile de 3 500 000 environ 600 000 ou 700 000 véhicules par année. Pouvez-vous décemment faire croire à la population du Québec que vous êtes en mesure d'avoir les effectifs humains, les effectifs du côté technique et autres?

M. Lessard: Voici.

M. Mailloux: C'est un espoir!

M. Lessard: Nous travaillons actuellement à une réglementation qui nous permettrait d'accréditer des garages.

M. Mailloux: D'accord.

M. Lessard: Je pense qu'on doit régionaliser parce que ça deviendrait d'une bureaucratie incroyable. Que nous ayons nos garages, avec la Sûreté du Québec, pour faire la vérification, d'accord. C'est un objectif qui ne sera pas atteint du jour au lendemain, mais je voudrais vous donner quelques exemples. Dans certains Etats américains, au Colorado, par exemple, on exige tous les trois ans un examen visuel, un examen théorique. Au Delaware, tous les quatre ans, même examen. Je pourrais en citer d'autres. Dans l'Illinois, on exige un examen visuel, théorique et pratique tous les neuf ans des chauffeurs. Pour les autres, c'est à tous les trois ans, quatre ans ou deux ans, etc.

Je comprends qu'on ne peut pas faire cela du jour au lendemain, mais il reste qu'il va falloir en arriver à cela. Vous avez raison, le Bureau des véhicules automobiles, avec ses inspecteurs — on a 25 inspecteurs nouveaux — s'est vu exiger de plus en plus d'inspections, que ce soit les taxis ou les autobus scolaires et c'est maintenant les autobus pour le transport urbain. Il va falloir qu'un jour ou l'autre — c'est dans ce sens, l'objectif de la commission parlementaire, c'est aussi dans ce

sens la création d'un comité interministériel du transport — et je pense que vous en êtes conscient, M. le député de Charlevoix, l'Etat du Québec se donne les moyens financiers pour réduire le taux d'accidents qui nous coûte \$1 milliard par année.

Une Voix: L'indépendance!

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Je suis bien d'accord avec cela et je ne poursuivrai pas avec le ministre des Transports parce que déjà en 1976, avec son sous-ministre actuel, on pensait habiliter tous les distributeurs autorisés de véhicules automobiles dans la province à faire les inspections mécaniques requises et autres. Malgré tout cela, il y a encore un volume qui dépasse ma compréhension. C'est la seule chose que je voulais faire comprendre au ministre, cela dépasse ma compréhension.

Le Président (M. Bordeleau): M. Lambert, avez-vous un commentaire à faire?

M. Lambert: Un membre de notre groupe, M. Raymond Gagné, vice-président de l'UAP, aimerait faire quelques commentaires.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. Lemay.

M. Gagné (Raymond): C'est simplement une brève remarque. Je ne suis pas un avocat, ni un politicien, mais je vais essayer d'être très positif. Tout à l'heure, le ministre m'a fait un peu de peine. (21 h 15)

Je représente quand même une compagnie québécoise importante, qui fait autant d'affaires à l'extérieur du Québec qu'à l'intérieur et on a mentionné que, trop longtemps, le Québec avait servi de dépotoir. A ma connaissance, depuis nombres d'années que j'exploite un commerce de pièces et d'accessoires d'automobiles. Je n'ai jamais eu connaissance que les pièces qui étaient vendues au Québec étaient différentes d'ailleurs au Canada.

Je ne voudrais pas, M. le ministre, que vous pensiez que les compagnies, ici au Québec, ne sont pas responsables. Je ne voudrais pas que vous le pensiez.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, je n'ai jamais parlé de pièces. J'ai parlé de vieilles automobiles. L'Ontario avait fait un règlement très sévère pour contrôler ce que j'appelle les "minounes", les vieilles voitures et — peut-être que c'est vrai qu'on aurait pu mal se comprendre — quand je parlais de dépotoir, je voulais dire que le Québec servait de "dumping" de vieilles autos qui ne se vendaient plus en Ontario, là où la réglementation est plus sévère par rapport au Québec, et les gens de l'Ontario — c'est pour protéger peut-être nos

hommes d'affaires responsables dans le secteur des automobiles d'occasion — venaient vendre au Québec des véhicules qu'ils ne pouvaient pas vendre chez eux.

Le Président (M. Bordeleau): Il n'y a pas d'autres questions des membres de la commission? M. Létourneau.

M. Létourneau: M. le Président, c'est évident que ce serait trop long de passer toutes les requêtes qu'il y a dans notre mémoire, mais il y a un point sur lequel nous aimerions dialoguer avec le ministre, si possible. C'est au sujet de l'article 108.

Le législateur croit qu'il est possible d'obtenir des résultats positifs concernant le vol des véhicules, en demandant aux marchands de fournir un rapport mensuel, dont il est question à l'article 108. Nous exprimons des doutes quant à l'efficacité éventuelle de cette méthode.

D'abord, nous devons reconnaître que, dans l'intérêt de nos membres, il s'agit là de frais additionnels importants, l'achat des formules et du papier qu'on envoie à des autorités gouvernementales. Trop souvent, nos membres constatent qu'ils remplissent des formules et qu'à l'autre bout, on n'a pas la capacité technique ou humaine de traiter ces formules, de vérifier leur contenu et de les utiliser comme c'est l'objectif premier.

On sait que le Bureau des véhicules a déjà des difficultés seulement avec l'enregistrement des véhicules. Là, on va demander une montagne d'information qui va arriver où? Comment va-t-on être capable de la traiter? Est-ce qu'on va être capable efficacement d'arriver à l'objectif qu'on vise par là?

Nous plaçons ici l'intérêt de nos membres qui sont déjà débordés par l'obligation de remplir toutes sortes de formules et là on en ajoute une. Nous doutons de son efficacité, à la fin du compte, à cause de la montagne d'information qui va s'acheminer vers je ne sais quel bureau à Québec. Est-ce qu'on va être capable de traiter tout ça et de vraiment en faire ressortir ce qui est nécessaire pour atteindre notre objectif?

Nous soulignons cet aspect au législateur et le prions de reconsidérer très attentivement cette disposition, parce qu'on sait que ça va être coûteux, mais on doute de son efficacité.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: D'abord, je dois dire, M. le Président, que nos problèmes d'immatriculation de véhicules automobiles ont été passablement résorbés, suite à la décentralisation que nous avons faite dans chacune des caisses populaires. Contrairement à ce qu'on présageait, lorsque nous avons travaillé en collaboration avec Mme Payette et la Régie de l'assurance automobile, à savoir un achalandage terrible, eh bien! maintenant, nous ne sommes plus dans l'obligation d'accorder un mois ou quinze jours additionnels comme cela se faisait auparavant. Nous pouvons respecter la date limite.

En ce qui concerne 108, cet article nous avait été demandé par la brigade antiviol du ministère de la Justice. Vous avez probablement raison. C'est beau de faire des règlements, mais il faut voir si on est capable de les appliquer. Je prends en considération votre demande. On pourrait considérer, en collaboration avec le ministère de la Justice, le fait de ne pas se limiter exclusivement, en vue, justement, d'un meilleur contrôle de la sécurité routière, aux véhicules usagés. Alors, je prends note de votre remarque.

Le Président (M. Bordeleau): M. Lambert, brièvement, s'il vous plaît.

M. Lambert: M. le Président, j'aimerais qu'un autre de nos membres, M. Raymond Gagné, qui est directeur des opérations pour le Québec de la compagnie Canadian Tire, puisse émettre une idée.

Le Président (M. Bordeleau): M. Raymond Gagné!

M. Gagné (Raymond): M. le Président, j'ai été heureux d'entendre, ce matin, qu'un membre de la commission parlementaire...

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, s'il vous plaît, M. Gagné, je pense que vous n'êtes pas enregistré. Est-ce que vous pourriez changer de microphone?

M. Lessard: Ce sont des problèmes techniques. Canadian Tire est-il capable de régler cela?

M. Gagné: Cela va mieux?

M. Lessard: Oui, cela va.

M. Gagné: M. le Président, j'ai été heureux d'entendre dire, ce matin, qu'un membre de la commission parlementaire manquait lui-même d'expérience au sujet du ministère des Transports, ainsi de suite. C'est ce qui me permet d'intervenir, je manque aussi d'expérience, en étant à ma première expérience en commission parlementaire. J'ai pris connaissance avec intérêt, la semaine dernière, du nouveau projet de loi concernant le Code de la route. Je dois vous féliciter; il y a sûrement, dans ce nouveau projet de loi, beaucoup de choses positives et constructives; j'approuve le gouvernement et j'espère que ça va se régler le plus rapidement possible.

En tant que distributeur pour Canadian Tire, il est certain que les articles qui me concernent le plus sont les articles 408 et 409. J'aimerais demander à M. le ministre s'il peut m'expliquer — c'est possible que ce soit moi qui aie plus de difficultés à comprendre, ou à cause de mon manque d'expérience, je ne comprends pas très bien ce qui est inscrit — beaucoup plus clairement, lorsque M. le ministre écrit dans son projet de loi que prohiber l'installation et l'utilisation de feux, de phares, ainsi de suite, prescrire les normes de fabrication,

de vente et d'utilisation des pneus, la même chose s'applique pour un silencieux, ainsi de suite. Ceci me paraît très confus et j'apprécierais beaucoup avoir certaines explications à ce sujet.

M. Lessard: En ce qui concerne — j'indique mon intention — des modifications aux silencieux, particulièrement de la motocyclette, j'ai l'intention de proscrire certains silencieux qui vont au-delà de ce qui est permis pour l'oreille humaine. Bien souvent, il s'agit de modifications à certains véhicules, et on sait qu'il y a un article, dans le projet de loi qui, justement, défend des modifications au véhicule sans avoir certaines autorisations. En ce qui concerne, par exemple, certains phares, des phares blancs derrière des véhicules, il y a des phares jaunes et rouges qui sont limités pour des véhicules restreints, mais en ce qui concerne des phares blancs qui seraient derrière le véhicule et qui pourraient être utilisés pour un véhicule qui est en marche, un tel phare peut aveugler — personnellement, j'ai eu connaissance d'un tel accident — le véhicule qui circule derrière. C'est dans ce sens, non pas en vue d'empêcher une meilleure sécurité routière, mais de proscrire certaines choses qui vont à l'encontre de la sécurité routière. En même temps, notre objectif est de répondre à des normes d'environnement, des normes qui correspondent à l'environnement normal en ce qui concerne le bruit.

On m'a indiqué, par exemple, que certaines motos fabriquées par des industriels étaient aussi silencieuses qu'un véhicule ordinaire, mais par suite de modifications, autant aux motos qu'à certains véhicules, on se comprend difficilement et c'est très dur pour l'oreille et l'environnement, et les gens commencent un peu à avoir leur voyage de ça. Il est certain que c'est dans ce sens; il ne s'agit pas de diminuer des ventes qui permettraient une amélioration de la sécurité routière, mais il s'agit de prescrire un certain nombre de choses qui vont à l'encontre de la sécurité routière.

M. Gagné: Je vous remercie de votre explication. Je crois que vous comprendrez que je suis passablement d'accord avec ce que vous dites. Par contre, de la façon dont c'est expliqué dans les articles a), b), c), d) et ainsi de suite, cela ne me permet pas de découvrir tout cela. C'est pour cela qu'à ce moment-là j'appuie la demande de M. Létourneau d'obtenir un délai avant la publication, pour donner une chance à des manufacturiers et des distributeurs tels que Canadian Tire et mes autres confrères de pouvoir réagir.

M. Lessard: Oui, il est certain que dans ces secteurs, à savoir les normes de construction, d'utilisation et de vente de phares antibrouillard, etc., cela va aussi en relation avec la protection du consommateur. Il est certain que nous devons avoir des consultations.

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, M. Lambert. Je ne voudrais pas couper la parole à

personne, sauf que cela fait 1 h 30 que nous discutons de votre mémoire. Je constate que nous en avons quatre autres à entendre avant d'aller à la couchette, alors, j'aimerais que vous fassiez cela dans le minimum de temps.

M. Lambert: Dans ce cas-là, mes dernières paroles seront pour vous remercier, M. le Président, M. le ministre et messieurs de la commission. Je remercie tout particulièrement, aussi, M. le ministre de nous avoir précisé ses intentions parce que cela nous enlève beaucoup d'angoisse. Merci.

M. Lessard: Je vous remercie, monsieur.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie beaucoup, mesdames et messieurs, les représentants de la Chambre de commerce du Québec d'être venus présenter votre mémoire devant la commission.

J'appelle donc immédiatement la Régie de l'assurance automobile du Québec. M. de Coster vous pouvez procéder, peut-être en présentant les gens qui vous accompagnent.

Régie de l'assurance automobile du Québec

M. de Coster (Robert): Les présenter, M. le Président?

Le Président (M. Bordeleau): S'il vous plaît, lentement de sorte qu'on puisse prendre les noms, peut-être dans l'ordre, de gauche à droite.

M. de Coster: D'abord à ma droite, M. Gilles Saint-Amour, au service des communications, à la direction des communications; il est spécialement mandaté pour la question de la sécurité routière. A ma droite immédiate, M. Pierre Melançon, directeur des communications à la Régie de l'assurance automobile; lui aussi est impliqué très directement en sécurité routière; M. Normand Bergeron, qui est au service de recherches à la régie et qui a fait du travail de recherche en sécurité routière.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, merci. Alors, vous pouvez y aller.

M. de Coster: Je vous remercie d'abord, M. le Président, et par votre biais le ministre des Transports, de nous avoir invités à exprimer nos vues sur la réforme du Code de la route. Le document que je vais lire est tout simplement un réaménagement, dans l'introduction et dans la conclusion, du mémoire qui a déjà été déposé. Alors, il n'y a rien de particulièrement changé dans ce que nous allons vous lire. Vous allez pouvoir suivre aussi avec le mémoire qui a déjà été déposé.

Comme vous le savez ou comme le ministre le sait, la régie a déjà communiqué, à ses collègues, ses commentaires sur les aspects techniques de la loi. Notre intervention aujourd'hui se veut fondamentalement un plaidoyer sur la sécurité routière. C'est un cri d'alerte que nous lançons. Nous

prêchons, j'en suis sûr, à des convertis, mais nous saisissons cette occasion particulière, cette occasion spéciale, pour continuer à prêcher et à prêcher avec vigueur.

Partout dans le monde industrialisé, les accidents de la route constituent une menace permanente, une véritable plaie sociale. Le délégué à la sécurité routière auprès du premier ministre de France, M. Christian Girondeau, écrivait ce qui suit dans son livre intitulé "La mort inutile": "350 000 morts, 8 millions de blessés depuis la libération, soit 1945, sur les routes de France. Près de 3 millions de morts et de 100 millions de blessés dans le monde pendant la même période. Les chiffres, disait-il, ont beau être connus, diffusés, répétés, ils provoquent toujours la même stupeur." Il continue en disant: "Quel être censé ne serait atterré en les relisant, rempli d'effroi devant leur monstruosité et leur absurdité, car ce sont là des bilans de guerre, d'une guerre terrible, inhumaine qui, jour après jour, remplit nos cimetières et nos hôpitaux, d'une guerre qui ne connaît jamais de vainqueur, mais seulement des pauvres vaincus." (21 h 30)

Le Québec est tout aussi durement touché par les accidents de la circulation. Officiellement — et ces chiffres sont conservateurs, probablement à 20% — depuis 1955, soit 24 ans, pas moins de 34 000 Québécois ont perdu la vie sur les routes du Québec et plus de 870 000 ont subi des blessures. Invariablement, présentement, d'année en année, de 1600 à 2000 Québécois meurent sur les routes. Invariablement, d'année en année, 50 000 personnes subissent des blessures dans 200 000 accidents; 20 000 sont admises en centre hospitalier pour 250 000 jours d'hospitalisation.

C'est dans ce contexte, M. le Président, que se situe notre intervention qui se veut d'ailleurs très positive. Vous comprendrez qu'une régie dont l'existence même découle d'une préoccupation nettement humanitaire et sociale ne pourrait décemment prétendre jouer pleinement son rôle si, en se cantonnant dans la complaisance et la courte vue, elle se satisfait de verser les sommes prévues par la loi aux victimes des accidents sans se préoccuper hautement d'en comprendre les causes et, bien sûr, de les prévenir. Il était prévisible, en toute logique, que la régie en vienne à s'engager dans la lutte contre ce phénomène que l'Organisation mondiale de la santé qualifie de fléau et d'épidémie du 20^e siècle.

Nos activités quotidiennes nous mettent en contact avec des individus et des familles durement éprouvés. Cette position, dans le noeud même de la problématique des accidents de la route, ouvre une nouvelle dimension sur une question fort complexe et plutôt inconnue. Pour nous, les statistiques ont enfin un visage, une identité. Ce sont des hommes, des femmes et malheureusement des enfants qu'on cache derrière les chiffres annuels, chiffres qu'on traduit en courbes graphiques et qu'on semble oublier d'une année à l'autre.

Certes, le côté humanitaire de notre action s'impose de lui-même, mais il importe aussi de rappeler que la régie a reçu également le mandat

de maintenir à son plus bas niveau possible le coût de l'assurance automobile au Québec. Cet aspect de nos activités fait partie, lui aussi, de la réforme de l'assurance automobile et tous s'accordent à dire que seule une réduction substantielle de la fréquence et de la gravité des accidents peut nous permettre de contenir le coût de l'assurance automobile qui, comme vous le savez, à l'heure actuelle, au Québec, s'élève à environ \$900 millions.

La régie conçoit donc son intervention dans le domaine de la prévention routière comme une action s'inscrivant dans la continuité de son mandat. Elle entend poursuivre cette intervention avec ténacité, en maintenant le haut niveau d'intérêt qu'elle démontre face à tout ce qui a trait à la prévention des accidents. Chose étrange, ce très grave problème de la santé publique n'a jamais provoqué chez nous, au Québec, ce sentiment d'indignation qu'il suscite ailleurs dans les pays industrialisés et qui est toujours à l'origine de la détermination d'intervenir, avec le résultat que le Québec présente, en ce domaine, un des pires dossiers de l'hémisphère occidental. Faute d'avoir été examinée dans une perspective suffisamment vaste, cette grave épidémie des temps modernes n'a jamais entraîné chez nous la prise de conscience qui se présente toujours comme le détonateur de l'action. On s'émeut, à juste titre, devant une catastrophe aérienne, ne serait-ce que celle du F-27 où 16 personnes sont décédées récemment. On s'émeut, à juste titre, d'un accident d'autobus comme celui dans lequel décédaient récemment onze personnes sur la route 20. De fait, les accidents impliquant des modes de transport public donnent lieu à de vives réactions de la part des autorités qui procèdent à des enquêtes et se montrent soucieuses de réglementer dans des délais parfois étonnamment courts. Or, tout démontre que les avions, les trains et les autobus sont des moyens de transport beaucoup moins meurtriers que l'automobile qui cause, cumulativement, un nombre bien plus grand d'accidents mortels que tous les autres types de transport réunis.

On se préoccupe, avec raison, de ce problème social que constituent les accidents de travail, et les initiatives du ministre d'Etat au développement social, appuyées fortement par le milieu ouvrier, ont montré une détermination réelle d'intervenir, secondé en cela par une population déjà alertée.

Pourtant, les accidents de travail et les maladies industrielles ont causé, en 1978, la mort de 203 travailleurs, alors que les tragédies de la route fauchaient, selon des données préliminaires, 765 victimes.

Nous en venons au Code de la route. Nous croyons que le Code de la route, en tant que loi visant à définir les règles d'utilisation des véhicules automobiles, doit répondre aux réalités changeantes de notre époque. Sa réforme nous apparaît opportune et nous voyons dans les articles proposés des éléments qui vont nettement dans le sens d'une évolution propre à relever les défis que nous propose la fin de cette décennie.

Le volet traitant du transport en commun nous a particulièrement intéressés. Nous accueillons favorablement les orientations qui auraient pour effet de diminuer la masse des véhicules privés au profit du transport en commun. Les moyens préconisés pour atteindre ces objectifs sont sujets à discussion, selon nous, puisqu'ils sont principalement axés sur la fluidité de la circulation, mais tel n'est pas présentement notre propos et nous sommes convaincus que le transport en commun, en étant nettement plus sécuritaire que la circulation individuelle, contribuerait, s'il suivait l'évolution nécessaire, à améliorer le bilan routier québécois de manière déterminante.

Il s'imposait de mettre l'accent sur cet aspect de la problématique automobile au Québec. Les problèmes inhérents à la circulation sont, en effet, nombreux et complexes. La tendance à l'urbanisation périphérique, qui suscite des déplacements massifs de travailleurs, crée des situations de plus en plus difficiles, notamment à Montréal dont l'accès est fortement restreint.

L'utilisation massive des véhicules automobiles privés multiplie les embouteillages; il en résulte un gaspillage considérable d'énergie et une augmentation substantielle de la pollution atmosphérique, sans compter que le risque d'accidents s'accroît avec le nombre de véhicules en circulation. Pour toutes ces raisons, nous souscrivons au principe de vouloir privilégier le transport en commun.

Toutefois, nous croyons que le développement du transport en commun doit refléter un souci constant de ne pas sacrifier la sécurité pour améliorer la rapidité de circulation des véhicules publics ou pour conserver l'énergie. En aucun cas il ne devrait être permis d'accroître les risques d'accidents. Le progrès souhaité n'en serait pas un s'il devait se réaliser au prix de vies humaines.

Nous nous interrogeons, par exemple, quant au bien-fondé d'accorder aux autobus un statut particulier au plan de la vitesse. D'une part, ce serait consacrer un droit que les conducteurs d'autobus ont déjà depuis longtemps considéré comme acquis si on juge leur comportement sur les routes, compte tenu des horaires très serrés qu'ils doivent respecter et de la tolérance dont les policiers, sans raison, font preuve à leur endroit. D'autre part, ce serait ouvrir une porte, à notre avis, à des abus bien plus grands et créer un précédent inutile.

A nos yeux, cette partie de la réforme du Code de la route démontre l'apparition d'une pensée nouvelle appliquée à un problème d'ensemble. Nous nous étonnons, cependant, que cette inspiration se soit limitée à des articles visant à favoriser la fluidité de la circulation des autobus sans déboucher sur un problème d'une gravité autrement plus grande et qui aurait dû être traité en toute priorité. C'est à ce niveau que se situent les sérieuses réserves que nous tenons à exprimer quant à l'importance relative que cette réforme accorde à la sécurité routière.

Nous aurions souhaité reconnaître, dans les orientations que propose la présente réforme, une

préoccupation sociale encore plus marquée, une volonté articulée de s'attaquer à un problème de santé publique qui semble encore une fois nous échapper. Nous tenons encore à rappeler que la problématique des accidents de la route est complexe et qu'aucune solution efficace et durable ne peut être obtenue par des mesures partielles ou isolées. C'est dans un ensemble de mesures cohérentes, intégrés dans un plan national, doublées d'une volonté politique manifeste et d'une sensibilisation soutenue de la population que la solution au grave problème des accidents de la route au Québec trouve ses conditions idéales.

Dans cette perspective, le Code de la route nous apparaît un des éléments de cette stratégie dont on ne peut nier la portée réelle. Toutefois, selon nous, la seule opération de rajeunissement du Code de la route ne constitue pas une contribution significative à la réduction des accidents de la route. La gravité du problème est telle que nous croyons devoir, une fois de plus, en rappeler les composantes majeures.

Les tragédies routières sont à ce point fréquentes qu'elles n'émeuvent généralement personne, sinon les principaux intéressés. Il faut des morts à la dizaine pour que tressaille momentanément une opinion publique confortablement installée dans une indifférence qui dépasse l'entendement. Toute autre activité humaine qui ferait un nombre équivalent de victimes provoquerait une levée de boucliers. Or, notre capacité collective d'indignation ne s'est jamais manifestée face à l'hécatombe annuelle sur nos routes.

Sur le plan humain, les conséquences de ce fléau ne sont pas mesurables. Les statistiques ne font jamais état des traumatismes qu'engendrent toutes ces morts prématurées, inutiles, absurdes. Des morts, on n'en parle qu'une fois; en trois lignes, dans la colonne des faits divers.

Nous n'avons pas ici l'intention de décrire par le détail tout ce que ceci signifie pour les individus. Chacun de nous connaît, dans sa famille ou chez ses amis, des gens qui ont été victimes d'accidents. Ce fléau n'épargne vraiment personne.

Pour la collectivité québécoise, le cumul des morts et des blessés prend des proportions inquiétantes. Devons-nous rappeler que les victimes sont en majorité des gens ayant entre 15 et 25, ceux-là mêmes qui constituent la force vive d'une nation, la relève nécessaire dans un Québec où ce phénomène, vu en regard de notre faible taux de natalité, risque d'avoir des incidences démographiques tout simplement désastreuses?

Dans une société où les besoins de tous ordres se révèlent de plus en plus nombreux, où l'on souhaite une utilisation plus efficace des deniers publics et où l'on exprime face à l'État des exigences grandissantes, il est impérieux de démontrer la plus grande efficience dans la gestion des montants confiés à l'administration publique. Or, toutes ces morts, toutes ces souffrances se traduisent par des coûts astronomiques pour la collectivité québécoise. Les pertes économiques encourues suite à des accidents sont énormes. Nous estimons

grossièrement à entre \$1 milliard et \$1,5 milliard — et ce qu'une façon conservatrice — par année ce gaspillage, le plus aberrant qu'on puisse imaginer.

Or, jusqu'à aujourd'hui, le Québec ne s'est jamais donné les moyens ayant une envergure suffisante pour agir sur l'ensemble d'un domaine aussi vaste et complexe. Les interventions sont demeurées ponctuelles, les effets étant également limités dans le temps. De toute manière, il n'a jamais été possible de connaître les retombées exactes des actions entreprises pour promouvoir la sécurité routière. Tout ce que nous savons de manière certaine, c'est que le nombre d'accidents et de victimes augmente presque invariablement d'une année à l'autre.

Si on compare le bilan du Québec avec celui de l'Ontario, par exemple, notre piètre performance ressort encore plus clairement. En 1977, il y a 1556 tués sur les routes québécoises contre 1420 en Ontario. En taux par 100 000 habitants, cela donne 24,7 pour le Québec et 16,9 pour l'Ontario. Ces comparaisons sont loin d'être flatteuses et, pour peu qu'on regarde les données comparant Montréal et Toronto, elles deviennent nettement embarrassantes. Selon les chiffres préliminaires dont nous disposons, 152 personnes, dont 81 piétons, ont été tuées dans des accidents sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal en 1978, alors que 85 Torontois, dont 49 piétons, perdaient la vie dans une ville pourtant plus peuplée que Montréal.

Nous reconnaissons que de sérieuses tentatives ont été faites pour redresser la situation. Ceux qui se préoccupent de la question avaient fondé d'immenses espoirs sur l'adoption de certaines mesures dont on attendait des résultats positifs à moyen terme. L'obligation de porter la ceinture de sécurité, par exemple, est tout simplement ignorée par plus de 60% des automobilistes québécois. Cela démontre, à notre avis, qu'il ne suffit pas d'adopter une loi pour régler un problème. Toute mesure doit s'intégrer dans une démarche globale visant à préparer le climat dans lequel elle s'appliquera, à commencer par un sondage visant à mesurer la réceptivité de la population. Il s'agit ensuite de mener au besoin de vastes campagnes d'information et subséquemment de veiller à une application vraiment rigoureuse.

On ne peut espérer une augmentation spectaculaire du nombre d'automobilistes qui respectent le port de la ceinture au sein d'une collectivité si les citoyens et les policiers ne sont pas convaincus de son utilité.

Le gouvernement, en adoptant le système de points de démérite, croyait aussi donner aux responsables un excellent outil de compilation et de suivi du dossier des conducteurs délinquants. Nous souhaitons, pour notre part, utiliser ce moyen pour ajuster la contribution d'assurance en fonction du risque que certains automobilistes fautifs représentent. Or, il nous a été impossible de le faire étant donné le manque de rigueur de ce système. Encore là, nous croyons que le manque d'uniformité et de fermeté dans l'application de cette mesure, assorti à de sérieux problèmes dans

sa gestion, contribue à neutraliser les effets bénéfiques que pourrait avoir le système de points de démerite s'il était vraiment fonctionnel.

(21 h 45)

L'attitude des conducteurs face à l'utilisation des véhicules automobiles et leur comportement sur la route — tout le monde le sait — sont à l'origine de la presque totalité des accidents, soit au moins 85%. Ces facteurs reconnus partout comme étant la cause majeure des accidents se retrouvent chez nous avec une acuité plus grande encore. Trop souvent les Québécois se conduisent au volant de manière anarchique, désordonnée, en faisant preuve d'un mépris des lois et d'une inconséquence incroyable. Compte tenu de ce fait, nous nous interrogeons quant à l'opportunité et au réalisme de permettre, au point où nous en sommes, certaines pratiques qui sont en usage ailleurs, mais qui risquent de s'avérer désastreuses chez nous. Ainsi, les virages à droite sur les feux rouges et les dépassements par la droite, pour ne citer que ces exemples, devraient être réexaminés à la lumière des habitudes de conduite solidement ancrées dans la mentalité québécoise.

Enfin, il nous apparaît essentiel d'insister sur le fait que l'application vigoureuse et rigoureuse du Code de la route est un facteur déterminant de son efficacité. Il faut, selon nous, des mesures préventives plus sévères, mais encore davantage, une rigueur et une efficacité encore jamais vues chez nous des systèmes policiers, judiciaires et administratifs. Cette application systématique, cohérente du Code de la route ne saurait se faire, non plus, sans inculquer à ceux qui sont chargés de son application, une valeur tout aussi grande à la prévention des accidents de la route qu'à la lutte contre le crime.

Un sondage que nous avons effectué récemment nous révèle, à ce propos, que le moment est propice à une action décisive. En effet, une forte proportion de Québécois pense que les accidents constituent une menace sérieuse pour eux et leur famille. La grande majorité croit que les comportements fautifs des conducteurs sont la cause des accidents, notamment la conduite en état d'ébriété et la vitesse excessive. Un nombre impressionnant de nos concitoyens souhaite une intervention vigoureuse de l'Etat sous la forme de lois plus sévères, de pénalités plus fortes et d'une action policière plus stricte.

Il est intéressant de noter que plus de la moitié des Québécois sont d'avis que la surveillance routière est présentement moins stricte au Québec qu'aux Etats-Unis et en Ontario.

La gestion du dossier de la sécurité routière. A un problème d'ordre social attribuable en grande partie, comme nous l'avons dit, au comportement des conducteurs, on a proposé dans l'ensemble des solutions tenant surtout de l'ingénierie. Faute d'une analyse globale, on a aussi tenté d'agir au niveau des séquelles plutôt que de s'en prendre à l'ensemble des causes. Les interventions se sont multipliées, souvent avec une bonne volonté évidente, sans que les efforts ne soient coordonnés et inscrits dans une action cohérente et suivie.

Pourtant, les accidents de la route, pris comme un phénomène social, peuvent être sérieusement combattus, leur fréquence et leur gravité réduites, pour peu qu'on adopte une approche qui corresponde à la véritable nature du problème, avec des moyens proportionnels à son ampleur. C'est la voie qu'ont suivie, sans exception, tous les Etats qui ont réussi à freiner l'augmentation des accidents sur leurs routes, à les réduire considérablement dans certains cas.

Fait à noter, les pays qui ont un dossier sécuritaire édifiant refusent même le concept d'un niveau acceptable d'accidents et poursuivent leurs efforts en recherches et en communication de masse pour diminuer constamment le taux de leurs accidents. Dans tous les cas, le gouvernement concerné a démontré une volonté très ferme d'intervenir en se donnant les moyens de le faire. Au Québec, nous voyons apparaître la première manifestation d'un tel niveau de préoccupation, par la création d'un Conseil interministériel en sécurité routière. C'est pourquoi il nous apparaît prématuré de consacrer un service gouvernemental dans un ordre de gestionnaire global de la sécurité routière au Québec. Si tel était le cas, nous aurions souhaité, au préalable, que se tienne une réflexion de fond sur l'ensemble de la problématique à partir d'une pensée novatrice, avant que ne soit arrêtée une décision qui enferme la gestion dans le statu quo, en quelque sorte.

L'insuccès chronique du Québec en matière de prévention routière ne s'explique pas autrement que par l'absence d'une politique nationale et d'une structure intégrée susceptible de définir et de surveiller toutes les étapes de son application. Si nous insistons sur l'élaboration d'une politique nationale, c'est qu'elle nous apparaît comme étant la seule approche cohérente capable de produire des résultats valables.

Nous devons, de toute urgence, approfondir notre connaissance des causes des accidents, centraliser l'information au sein d'un organisme ayant l'autorité nécessaire pour définir les mandats de chaque intervenant afin de coordonner leur action selon une stratégie d'ensemble. Le temps des actions isolées et des solutions ponctuelles est résolu. Il faut, de toute urgence, consentir à une réflexion en profondeur pour bien saisir l'ensemble du problème, réflexion d'où sortira, nous l'espérons, une pensée nouvelle en sécurité routière.

En conclusion, il n'est pas de notre intention de reprendre par le détail tous les articles du Code de la route qui ont trait à la sécurité routière et d'en faire une analyse approfondie. Nous tenons à situer notre intervention au niveau de l'esprit plutôt que de la lettre. Toutefois, nous pouvons déjà identifier trois grands blocs d'interventions sur lesquels pourraient porter la refonte du Code de la route et qui démontreraient une volonté bien arrêtée de s'attaquer aux problèmes.

Selon nous, les articles portant sur la vitesse, sur la conduite avec facultés affaiblies et sur le port de la ceinture de sécurité devraient véhiculer, à la fois par leur contenu et leur niveau d'appli-

cabilité, une pensée délibérément orientée vers la recherche d'une solution efficace à l'épidémie des accidents de la route. Si la réforme du Code de la route ne dénote pas, face à la prévention routière, le haut niveau de préoccupation que nous aurions souhaité y trouver, nous ne voyons pas que la population en général, prendra cette nouvelle version plus au sérieux que la précédente.

Quelle garantie, quel espoir avons-nous, en effet, de voir les automobilistes considérer le Code de la route autrement que comme une loi mineure? Comment procéderons-nous pour modifier la perception qu'on de trop nombreux automobilistes et piétons de cette loi qui, censément, existe pour leur protection? Comment convaincre les policiers qu'ils doivent l'appliquer avec une rigueur éclairée, comme une loi aussi importante que toutes les autres? Que ferons-nous pour mettre un terme à cette pratique, chère à certains policiers, qui consiste à se cacher pour sévir plutôt qu'à se montrer pour prévenir et empêcher les citoyens d'en conclure que les règlements de la circulation sont d'abord un mode de financement pour les municipalités?

En attendant d'obtenir des réponses à ces questions, nous devons constater que pour l'instant, le Code de la route n'a pas, dans l'esprit des Québécois, la même valeur que les autres lois. Du point de vue pénal, les infractions commises n'entraînent pas des conséquences aussi graves que d'autres condamnations, ni la même réprobation sociale qui suit les manquements à d'autres lois.

De plus, l'absence de cohérence entre les niveaux d'application du Code de la route discrédite cette loi aux yeux des citoyens. Lorsque l'action policière n'est pas suivie au niveau juridique ou que les points de démerite sont attribués six mois après l'infraction, comment éviter que les automobilistes en déduisent que l'Etat lui-même ne prend pas le Code de la route au sérieux?

Cette attitude des citoyens face au Code de la route et l'importance relative que lui accorde les juristes sont autant de facteurs qui contribuent à la réticence qu'ont de nombreux policiers à exécuter cette partie de leur travail. Ils se sentent en effet dévalorisés d'appliquer une loi dont l'ensemble de la population ne reconnaît pas, a priori, le bien-fondé. A notre avis, le Code de la route doit être plus qu'une loi. Il doit être le reflet de la volonté gouvernementale d'exprimer sa préoccupation pour le bien-être de ses citoyens en utilisant les moyens dont dispose un Etat moderne pour juguler un fléau qui menace d'aussi sérieuse manière notre devenir collectif.

Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. de Coster. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: M. le Président, je tiens à remercier M. de Coster pour son plaidoyer en faveur de meilleures mesures de sécurité routière. Je vais laisser les points précis du Code de la route — en particulier la question concernant le trans-

port en commun, la question des 100 kilomètres ou le tournage à droite, je pourrai y revenir — pour essayer de préciser ou de faire préciser certaines affirmations, qui sont réelles, du président de la Régie de l'assurance automobile.

A la page 3 du mémoire, il affirme ce qui suit: "A nos yeux, cette partie de la réforme du Code de la route démontre l'apparition d'une pensée nouvelle appliquée à un problème d'ensemble. Nous nous étonnons cependant que cette inspiration se soit limitée à des articles visant à favoriser la fluidité de la circulation des autobus, sans déboucher sur un autre problème d'une gravité autrement plus grande et qui aurait dû être traité en toute priorité. C'est à ce niveau que se situent les sérieuses réserves que nous tenons à exprimer quant à l'importance relative que cette réforme accorde à la sécurité routière.

J'aimerais avoir des explications à savoir sur quoi nous aurions dû déboucher, à savoir quel problème d'une gravité autrement plus grande aurait dû être traité en premier lieu? Il est certain — j'y reviendrai tout à l'heure — que le Code de la route n'est qu'un instrument, mais j'aimerais qu'on puisse développer un peu le sens de ce paragraphe, à savoir sur quel problème nous aurions dû donner la priorité. Est-ce le problème global des accidents? Je me dis, comme je l'ai dit à maintes et maintes reprises, comme vous l'avez affirmé ce soir, comme vous l'avez dit en conférence de presse: Nous avons conscience qu'il y a un problème très sérieux, mais j'aimerais avoir des explications à savoir lequel, parmi tous les problèmes, devrait être traité en premier lieu?

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, M. de Coster. Etant donné qu'il est dix heures, normalement, selon le règlement, la commission devrait ajourner ses travaux à moins qu'il y ait consentement des membres pour continuer.

Des Voix: Consentement, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Il y a consentement, alors nous continuons, M. de Coster.

M. de Coster: En somme, ce que nous avons voulu souligner, c'est que le problème, comme vous l'avez souligné vous-même, M. le ministre, de la sécurité routière ou la problématique des accidents de la route est un problème qui est vaste et complexe dans son ensemble.

Ce que nous aimerions voir, c'est l'établissement de mesures cohérentes dans un ensemble qu'on retrouverait comme plan national de sécurité routière. La première des préoccupations, c'est de retrouver un plan coordonné, un plan cohérent, un plan complet de sécurité routière au niveau national. Ce qu'on espère retrouver, en plus du comité interministériel que nous avons mentionné, de la création duquel nous nous réjouissons, c'est un mécanisme ou un organisme qui serait spécifiquement mandaté pour concevoir ce plan d'ensemble, ces mesures complètes et cohérentes et qui le serait aussi pour voir, non seulement à l'éla-

boration, mais à l'exécution de ce plan d'ensemble et à la coordination des efforts des différents organismes qui sont spécifiquement mandatés pour l'appliquer à travers le réseau.

Cela veut dire l'établissement du plan d'ensemble, cela veut dire de la recherche sur la sécurité routière, cela veut dire de l'information sur la sécurité routière et cela veut dire l'exécution du plan lui-même.

Nous concevons le Code de la route comme l'un des éléments très importants, une des pièces majeures de toute cette problématique de la sécurité routière et nous ne croyons pas, à l'heure actuelle, que le Code de la route tient compte assez rigoureusement d'une préoccupation de sécurité routière qui va faire changer le comportement des automobilistes qui est fautif à l'heure actuelle et faire modifier la philosophie ou l'attitude qu'ont les automobilistes vis-à-vis du Code de la route, qui, aujourd'hui, comme on l'a souligné, est considéré comme une loi plutôt mineure, dont la sévérité des mesures n'est pas aussi grande que dans d'autres pays et dont l'application n'est pas aussi vigoureuse ou aussi rigoureuse qu'on pourrait le souhaiter.

Nous avons retrouvé, dans le Code de la route — nous le soulignons ici — une préoccupation pour le transport en commun. Nous avons trouvé là davantage une préoccupation axée vers la circulation elle-même, vers la conservation de l'énergie — ça été pris comme exemple — et nous aurions souhaité qu'on aille au-delà de ces préoccupations pour imprégner, peut-être, une préoccupation plus vigoureuse en matière de sécurité routière et particulièrement dans les domaines comme l'alcool ou la conduite avec facultés affaiblies, le port de la ceinture elle-même, les points de démerite, etc.
(22 heures)

Alors, c'est l'ensemble — peut-être que la formulation a porté à interprétation — c'est réellement ce qu'on avait comme philosophie à l'expression de ces...

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. Lessard: J'ai la même préoccupation que vous. Il s'agit de trouver le moyen... — tout à l'heure, on reviendra sur le comité interministériel qui a été constitué — mais en vertu de la Loi du ministère des Transports où on précise les pouvoirs du ministre, il est dit que le ministre, plus particulièrement, a le pouvoir de promouvoir le développement et la mise en oeuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents. On parlera de la division de pouvoirs après. Mais est-ce que vous voudriez dire que la gestion de la sécurité comme telle ou cette autorité qui est accordée au ministre en vertu de la loi, devrait plutôt être enlevée du ministère des Transports et donnée à un organisme quelconque qui serait constitué?

M. de Coster: M. le ministre, je ne voudrais pas dire qu'on devrait soustraire l'autorité au ministre des Transports, qu'on devrait lui soustraire

son mandat d'oeuvrer en sécurité routière, mais ce que nous constatons, à l'examen des pays où, effectivement, des résultats marqués en sécurité routière ont été notés, il y a eu des organismes, des plans nationaux spécialement créés et placés à un niveau où il n'y a absolument aucun conflit, où il ne peut pas y avoir de fragmentations ou de conflits d'autorité. En France, par exemple, il y a eu, sous M. Chaban Delmas, la création de l'Office de la sécurité routière qui a été placé au niveau du premier ministre lui-même. Il y a eu un comité interministériel et les ministères titulaires ont continué à avoir leur autorité, excepté que cet organisme coordonnait les efforts, a établi un plan national, et a apporté une vigueur qu'on peut difficilement ou qu'on pouvait à ce moment-là, au moins en France, difficilement attribuer à un organisme de tutelle.

Si nous prenons l'expérience de la Suède, c'est la même chose...

M. Lessard: ... Belgique.

M. de Coster: Il y a, comme vous le savez, une expérience au Japon également, qui est dans ce sens. La Suisse a une expérience en ce sens aussi, excepté que là, il y a peut-être l'aspect intéressant d'un organisme mixte, entre une entreprise privée et un organisme d'Etat. L'Australie s'oriente vers ce système-là. Non pas que les ministres titulaires ou les ministères titulaires n'ont pas un rôle à jouer, bien au contraire. Ils ont un rôle à jouer, mais le problème semble déborder le ministère lui-même et semble englober tellement d'aspects qu'ils ont cru, eux, à la nécessité de situer cette préoccupation à un niveau réellement supérieur.

M. Lessard: Mais ne pensez-vous pas, justement, que la proposition que j'ai faite au Conseil des ministres et qui a été acceptée, constituant — parce qu'on ne peut pas découvrir Rome en un jour — le Conseil de la sécurité routière, avec le ministre de la Justice, le ministre de l'Éducation, le ministre responsable de l'assurance automobile et naturellement, les principaux fonctionnaires qui sont attachés à ce ministre, est-ce que, justement, la création de ce Conseil de sécurité ne démontre pas — parce que j'ai constaté également les problèmes que nous rencontrons par une fragmentation — que l'intention du gouvernement d'empêcher la fragmentation et d'en arriver — il y a des choses que vous affirmez, concernant par exemple, toute la coordination avec les corps de police — à affirmer ou à développer une politique nationale de sécurité routière, mais où ce ne sera pas juste le ministre des Transports qui en aura conscience, mais où d'autres ministres aussi seront impliqués là-dedans et pourront en prendre conscience?

M. de Coster: M. le ministre, j'ai vu le mémoire que vous avez déposé au Conseil des ministres, j'ai vu la résolution du Conseil des ministres et, comme nous le soulignons dans le rapport, nous considérons que c'est réellement la manifestation

d'une préoccupation et d'une volonté... Dans les pays comme la France, et dans les autres pays que j'ai déjà mentionnés, ces comités interministériels existent. Ce sont des comités qui ont pour but de faire se concerter les ministres titulaires, de susciter la recherche, de susciter la collecte d'information, de susciter l'établissement d'un plan national. Nous notons, par exemple, que le rôle des ministres, à ce moment-là, a été un rôle de catalyseur pour susciter les travaux, mais, effectivement, il y a toujours eu un mécanisme central. Qu'il soit greffé à ce comité ou qu'il soit greffé au cabinet du premier ministre, il faut qu'il soit greffé à l'autorité qui est capable, en somme, de faire concevoir ce plan et d'en assurer son application.

Ici, nous ne préjugeons pas de ce que seront les fonctions du comité interministériel; ce que nous disons, c'est qu'il doit y avoir ce mécanisme. Qu'il soit relié au comité interministériel ou qu'il soit relié à une autre autorité, il ne nous appartient pas de le définir.

M. Lessard: Justement, en parlant du comité interministériel, à la page 7 de votre mémoire, vous dites: "Dans tous les cas, le gouvernement... Au Québec, nous voyons apparaître la première manifestation d'un tel niveau de préoccupations par la création d'un conseil interministériel de sécurité routière. C'est pourquoi il nous apparaîtrait prématuré de consacrer un service gouvernemental dans un rôle de gestionnaire de la sécurité routière au Québec. Si tel était le cas, nous aurions souhaité, au préalable, que se tienne une réflexion de fond sur l'ensemble de la problématique, à partir d'une pensée novatrice, avant que ne soit arrêtée une décision qui enferme la gestion dans le statu quo, en quelque sorte."

Je vous avoue que la prémisse à savoir que la création d'un conseil interministériel va peut-être nous conduire à quelque chose, enfin, que la conclusion — parce que vous allez être membre, quand même, comme fonctionnaire de ce comité interministériel — je m'interroge un peu sur la conclusion.

M. de Coster: M. le ministre, il y a probablement confusion dans la terminologie que nous avons employée. Ce à quoi nous voulions nous référer, c'est à l'article 2 du projet de loi qui semble vouloir identifier le Bureau des véhicules automobiles, qui est le service gouvernemental auquel nous nous référons spécifiquement, qu'on dit chargé du contrôle de la compétence des conducteurs de véhicules routiers et de la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route.

Nous nous sommes interrogés quant aux intentions du projet de loi. Est-ce qu'il veut identifier le Bureau des véhicules automobiles comme le mécanisme privilégié en matière de contrôle de sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route? Si c'est là l'esprit du projet de loi, nous disons que nous aurions aimé, surtout dans l'esprit de la création du conseil interministériel, qu'avant que soit identifié le Bu-

reau des véhicules automobiles comme le mécanisme de contrôle de sécurité routière en matière de comportement des usagers, que le comité interministériel ait le temps de penser à cette formulation.

Je m'excuse de la confusion, s'il y a confusion ici, je le répète, nous ne mettons pas en doute l'utilité du conseil interministériel et son rôle, mais nous disons qu'étant donné que le conseil interministériel a été créé nous souhaiterions qu'il n'y ait pas d'organisme qui soit mandaté spécifiquement par une loi, ou en exclusivité par une loi pour s'occuper de sécurité routière.

M. Lessard: En attendant que notre politique globale soit constituée, tel que vous le précisez, dans la loi, en relation avec les ministres concernés, il faut qu'il y ait un bureau — en fait, ce bureau a été rattaché au ministère des Transports, constitué par la loi — qui soit responsable de l'émission des permis...

M. de Coster: Sans aucun doute.

M. Lessard:... de l'enregistrement des points de mérite, etc. On le sait aussi, cela nous a créé des problèmes, cela a été fait en collaboration, mais, jusqu'ici, ce bureau est responsable aussi de ramasser l'argent pour la régie.

M. de Coster: M. le ministre, je pense qu'on ne conteste pas ça. Je ne voudrais pas qu'on donne l'impression de contester ce fait. Je pense que le Bureau des véhicules automobiles aura toujours son rôle à jouer; il aura toujours un rôle bien spécifique à jouer. La préoccupation que nous avons ou l'interrogation que nous avons est la suivante: Est-ce que l'article 2 a pour but de conférer une exclusivité au Bureau des véhicules automobiles en ce qui a trait aux initiatives en sécurité routière?

M. Lessard: Je n'ai pas en mémoire, en ce qui concerne la sécurité routière, la Loi de la Régie de l'assurance automobile. Comme vous l'indiquez dans votre mémoire, étant donné que vous avez la responsabilité de maintenir les assurances au plus bas coût, vous étendez votre mandat en disant que vous devez vous préoccuper en même temps de la sécurité routière. J'en conviens, mais, en vertu de la loi actuelle — nous aurons certainement des rencontres du comité interministériel — la responsabilité première de promouvoir le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents relève, en vertu de l'article 3 de la Loi du ministère des Transports, du ministre des Transports.

Ce qui m'inquiète, M. de Coster — c'est pourquoi j'ai créé ce comité interministériel de la sécurité routière — c'est que justement le développement de politiques de sécurité routière est en train de s'éparpiller un peu partout actuellement — je n'ai pas besoin de vous dire... on reviendra à ça tout à l'heure — par exemple, entre la Sûreté du Québec, le ministère de la Justice, le

ministère des Transports. Je constate que, du côté de la régie, il y a des initiatives — et je vous avoue, sans coordination, à ma connaissance, mais je peux me tromper — avec le ministre responsable, que ce soit dans le lancement de la publicité Alerte, que ce soit sur un colloque international qui a été lancé. A mon sens, vous parlez beaucoup dans votre mémoire de coordination, mais, jusqu'ici, on semble s'en aller en parallèle. Cela commence aussi à être inquiétant.

M. de Coster: D'accord que la fragmentation et le manque de coordination est néfaste à l'élaboration d'un plan global et à son exécution, M. le ministre. La régie a tenté, cependant, de rester dans un contexte global général et ce que nous avons tenté de faire à l'heure actuelle, c'est simplement d'alerter la population, d'essayer de lui faire prendre conscience des problèmes de la sécurité routière. C'est ce que nous avons tenté de viser par chacune de nos interventions. C'est le leitmotiv, le thème de nos interventions. Nous ne voulons, d'aucune façon, intervenir dans les juridictions des autres organismes. Nous avons tenté d'élever la prise de conscience de la population à un problème qu'on considère extrêmement sérieux. C'est le but de toutes nos initiatives, c'est le but de toute notre stratégie en matière de sécurité routière.

M. Lessard: Je suis d'accord...

M. de Coster: Nous aurions souhaité énormément pouvoir nous inscrire à ce moment-là dans une politique gouvernementale globale qui aurait été certainement plus efficace pour tout le monde.

M. Lessard: D'accord, mais il est quand même bon de coordonner nos opérations de telle façon, un peu comme vous le dites dans votre mémoire, que l'argent des contribuables — je ne pose pas de jugement de valeur — soit utilisé de la façon la plus efficace possible. Si, de mon côté, en sécurité routière, j'ai mon programme sur les jeunes, sur le port de la ceinture de sécurité, etc., et d'autres programmes qui venaient et que, d'autre part, par exemple, la Régie de l'assurance automobile développe ses propres programmes, on va se marcher sur les pieds.

M. de Coster: C'est certain, M. le ministre. Je pense que vous êtes aussi conscient qu'il y avait deux ministères qui commençaient une campagne publicitaire sur l'alcool. Je suis bien d'accord là-dessus. Je pense que ce qu'on souhaite tous, c'est qu'on en vienne à cette coordination sous un mécanisme qui sera réellement efficace.
(22 h 15)

Je m'excuse. On fait un peu le parallèle avec les problèmes de sécurité au travail et de maladies industrielles. On a retrouvé une préoccupation très grande dans ce domaine et on retrouve, de la part du ministre d'Etat au développement social, une pensée, une philosophie, un plan d'ensemble qui vise toute la sécurité au travail et la prévention

des maladies industrielles. En somme, c'est une pensée globale dans ce sens qu'on voudrait souhaiter pour la sécurité routière.

M. Lessard: Et c'est l'objectif du conseil de la sécurité où les ministres se réuniront. Il y aura un secrétariat permanent — je l'espère en tout cas — et on pourra le faire au niveau de la régie, au niveau du ministre responsable de la sécurité, au niveau du ministre responsable de l'application du Code de la route aussi — parce que, comme vous le soulignez dans votre mémoire, c'est fondamental — au niveau du ministre de l'Education en ce qui concerne les cours de conduite automobile et au niveau d'autres ministères, ministère des Affaires sociales, par exemple — parce qu'il ne faut quand même pas que le comité devienne le Conseil des ministres — lorsque le besoin s'en fera sentir. C'est l'objectif, mais on ne peut pas le faire du jour au lendemain.

J'aurais une autre question; vous dites, à la page 6 de votre mémoire: Il nous a été impossible de le faire, étant donné l'utilisation du point de démerite. On a la même préoccupation; je pense que le Bureau des véhicules automobiles a été passablement surchargé lorsque nous avons eu, ainsi que la régie, à percevoir et à travailler ensemble pour la perception des fonds de l'assurance automobile du Québec. On avait comme objectif — je l'avais d'ailleurs indiqué dans mon livre blanc — d'établir un genre de points de démerite, un peu comme l'Alberta. Le système de points de démerite, tel qu'il est fait actuellement, nous en sommes conscients, ne peut pas nous permettre de répondre aux objectifs que vous visez, à savoir faire payer, par le conducteur dangereux, des primes plus élevées que le conducteur qui n'a pas d'accident. J'aimerais quand même savoir quelles sont les raisons qui ont fait que le système de points de démerite, étant donné son manque de rigueur, a été impossible à utiliser.

M. de Coster: M. le ministre, je pense que nous avons eu avec le Bureau des véhicules automobiles, sur cette question de points de démerite, de longues discussions; nous avons fait des travaux pour essayer de cerner complètement toute cette problématique des points de démerite. Ce que nous avons constaté, fondamentalement, c'est qu'il y avait d'abord un manque flagrant d'uniformité dans le traitement des infractions dans tout le mécanisme. Cette remarque que nous faisons dans le mémoire n'est pas dirigée uniquement ou directement au Bureau des véhicules automobiles, c'est tout le mécanisme qui nous apparaît défectueux dans son application. C'est un mécanisme que, je pense, beaucoup de monde nous envie, mais, dans son application, il a trouvé des difficultés, particulièrement dans le manque d'uniformité du traitement des infractions par les corps policiers et par les cours municipales. C'était un des éléments qui faisaient qu'il y avait, dans le système, une iniquité flagrante qu'il nous était impossible d'accepter sur le plan de la tarification.

La deuxième carence ou la deuxième faiblesse qu'on a trouvée, c'était la période de temps entre la commission de l'infraction et son inscription dans les dossiers, ce qui faisait que ça prenait environ six mois avant que l'infraction se retrouve dans le fichier. Lorsque venait la période de la tarification, la période était tellement longue que ça enlevait complètement l'efficacité de la mesure.

M. Lessard: A ce moment, recommanderiez-vous que les points de démerite soient inscrits au fichier du conducteur immédiatement au moment où l'infraction est constatée?

M. de Coster: M. le ministre, ce sont des procédures qui relèvent du Bureau des véhicules automobiles et nous n'avons pas tenté, avec le Bureau des véhicules automobiles, de modifier son système et les procédures; ce que nous avons constaté, c'est qu'il nous était impossible, avec le système actuel, de l'appliquer.

Nous devons conclure, surtout dans le contexte des tout derniers mois, M. le ministre, que les faiblesses de ce système faisaient que le système de points de démerite lui-même, qui est souhaitable, très souhaitable, en somme, perdait énormément de son efficacité.

M. Lessard: Parce que, d'abord, il a été contesté, mais il va être corrigé par le nouveau Code de la route. Lorsque je vous posais cette question-là, ce n'est pas tant une question de modalités. Le problème soulevé d'abord, c'est qu'au ministère de la Justice on envoyait l'infraction; deuxièmement, pour nous, au Bureau des véhicules automobiles, jusqu'à ce que la preuve soit faite que la personne a été condamnée, il nous est impossible... On vivra toujours avec ce problème. L'efficacité ne doit pas aller au-dessus des droits individuels des citoyens.

M. de Coster: D'accord.

M. Lessard: Il nous est impossible d'inscrire des points de démerite tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas eu confirmation du tribunal que la personne était en faute. Quels que soient les points de démerite, je pense que nous aurons toujours ce problème.

M. de Coster: Je pense qu'on aurait peut-être pu vivre avec des délais moins grands, qu'il aurait pu y avoir une certaine amélioration dans le mécanisme lui-même qui aurait rétréci les délais, mais ce qui nous gênait le plus c'était le manque d'uniformité qui fait qu'il y a des corps policiers qui ne font même par rapport des infractions alors que d'autres le font religieusement. Il y en a qui font les rapports avec une grande rigueur et d'autres qui sont absolument insouciant.

M. Lessard: Je reviens justement à la dernière question. Je pense que le gros problème de la sécurité routière — et vous le soulignez vous-mêmes — et du Code de la route, c'est que chaque corps policier l'interprète à sa façon. Nous

avons au Québec les corps policiers municipaux, nous avons la Sûreté du Québec, nous avons l'Office des autoroutes du Québec et nous avons, au ministère, les agents routiers qui sont spécialisés plutôt dans le secteur très spécifique du transport.

M. de Coster: Mais, M. le ministre, je m'excuse, je comprends ce que vous nous dites. Il reste tout de même qu'en se promenant sur les routes du Québec, à l'heure actuelle, on constate chez le conducteur une insouciance quasi suicidaire, un comportement absolument déréglé, incompréhensible, et les résultats sont là.

M. Lessard: Oui, j'en arrive justement, M. De Coster, à ce point. C'est le ministre qui est responsable de la rédaction du Code de la route, cependant l'application de cette réglementation relève du ministère de la Justice. On le soulignait et je pense que je suis entièrement d'accord sur une des dernières recommandations que j'ai essayé de faire préciser par des policiers cet après-midi, c'est que certains corps policiers font beaucoup plus, à un moment donné, plutôt que de faire de la prévention, ils jouent beaucoup plus à la cachette. Cette division entre différents organismes probablement explique le fait que la population est plus ou moins consciente d'appliquer ou de respecter le Code de la route. Je prends l'exemple du port de la ceinture obligatoire. Tant et aussi longtemps que les corps policiers, par exemple, n'auront pas conscience qu'il y a une infraction prévue dans le Code de la route et qu'il faut l'appliquer, les gens, comme le disait le député de Gatineau, ce matin, ne respecteront pas le Code de la route.

En conclusion, c'est plutôt un commentaire que je voulais faire, il va y avoir le Conseil de sécurité routière qui a pour objectif, justement, d'essayer de coordonner les mêmes objectifs, c'est-à-dire faire en sorte que les objectifs du ministre des Transports se transmettent aussi au ministre de la Justice qui lui les transmettra aux corps policiers, mais étant donné les problèmes que cela soulève, est-ce que vous seriez d'accord — et ce sera un des objectifs qu'on regardera au Conseil de la sécurité routière, si vous ne voulez pas me répondre, c'est votre droit — qu'une patrouille routière soit responsable, avec un objectif précis, de la sécurité routière et soit spécialisée dans l'application du Code de la route au lieu d'avoir une division comme nous l'avons actuellement?

M. de Coster: M. le ministre, là-dessus, je pense qu'on doit avouer notre incompétence pour pouvoir porter jugement là-dessus. Encore une fois, ce que nous essayons de faire, ce n'est pas tellement d'indiquer des mesures spécifiques ou des comportements spécifiques des agents de sécurité routière, c'est plutôt de faire le portrait ou le bilan de la sécurité routière, et le bilan à l'heure actuelle est tellement désastreux qu'on dit qu'il faut qu'il se fasse quelque chose. Le but de notre

intervention, c'est de montrer réellement quel est ce bilan et comment on en arrive à ne pas pouvoir l'améliorer, comme certains autres pays l'ont fait.

M. Lessard: Monsieur, en terminant, quand je suis arrivé au ministère, moi aussi, j'ai constaté le bilan, comme vous, quand vous êtes arrivé à la Régie de l'assurance automobile. Je pense que c'est normal que tout le monde qui est préoccupé par la sécurité routière en parle. Malheureusement, je dois le dire, comme vous l'avez dit et comme je l'ai dit à maintes reprises, on dramatise bien souvent. Je déplore les accidents d'autobus et du transport en commun et on va prendre des mesures pour corriger cela le plus tôt possible, mais, malheureusement, c'est simplement à ces occasions qu'on parle de sécurité routière ou à l'occasion de quelques fins de semaine qui sont particulières.

Alors, il va falloir qu'on prenne conscience de ça. Mais le bilan est connu; on l'écrit, on le dit et on le crie. Peut-être qu'en le criant les gens vont venir à en prendre conscience. C'est pour ça que je constate que votre mémoire est très globaliste, à part quelques remarques concernant les 110 kilomètres ou le tournage à droite. Mais une fois qu'on a pris conscience de ce bilan, ce sont les moyens qui seront plus difficiles à appliquer, parce qu'on a conscience du bilan, mais modifier les attitudes et les habitudes des citoyens, c'est plus difficile.

M. de Coster: M. le ministre, je pense qu'on vous souligne que quand même on aurait le meilleur Code de la route, si son application n'est pas rigoureuse, le code n'aura jamais son efficacité complète. Alors, je pense qu'on souscrit énormément à ce que vous nous dites, qu'on devrait avoir une application beaucoup plus rigoureuse par les corps policiers qu'elle ne l'est maintenant. Je pense qu'on pourrait facilement être accusés d'intervenir si on disait: Bien, nous pensons que le corps policier devrait être un corps unique plutôt que plusieurs corps. Mais tout ça devrait être examiné globalement de façon qu'on puisse arriver par la recherche, l'information et tout ça, globalisant tout ça, à un plan national qui verra à déterminer si effectivement il ne devrait pas y avoir un corps policier de patrouille, plutôt que les différents corps qu'on a à l'heure actuelle.

M. Lessard: C'est exactement le but de la création du Conseil de la sécurité routière.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, un très bref commentaire dont la longueur sera indirectement proportionnelle à l'intérêt que j'ai mis à étudier le mémoire de la régie et à l'importance que je lui accorde. Par sa qualité, le mémoire de la régie invite à une réflexion que trop peu d'entre nous prenons la peine d'entreprendre et j'en suis plus coupable que d'autres, puisque j'y ai souvent été

invité par mon collègue de Charlevoix au moment où il était ministre des Transports et depuis qu'il est dans l'Opposition.

Quant à nous, M. le Président, nous souscrivons entièrement à la philosophie qui sous-tend le mémoire que vient de nous présenter le président de la Régie de l'assurance automobile. Nous partageons, par exemple, votre point de vue, lorsque vous dites que, quelles que soient les révisions au Code de la route que nous puissions contempler, quels que soient les comités interministériels que l'on puisse créer, quelles que soient les mesures — et l'expression est de vous — qui relèvent surtout de l'ingénierie qu'on puisse imaginer, on n'arrivera jamais aux résultats que tous souhaitent en matière de sécurité routière s'il n'y a pas une volonté politique de faire en sorte que ce que nous avons déjà comme outils soit utilisé de façon efficace, rigoureuse et responsable.

Vous dégagez tantôt, dans la lecture de votre mémoire, trois éléments d'une politique de sécurité routière: la vitesse, le problème des facultés affaiblies et le port de la ceinture de sécurité. Tout cela existe déjà dans le Code de la route, dans les lois et dans les réglementations que le Québec possède. Pourtant, les résultats de l'application des mesures qu'on a votées, qu'on a adoptées ici à l'Assemblée nationale ou au Conseil exécutif ne font pas la preuve qu'elles ont été efficaces. (21 h 30)

Je conclus de la lecture de votre mémoire, M. de poster qu'il faudra effectivement se donner une politique nationale de la sécurité routière. Il faudra également en confier, non seulement l'élaboration, mais, éventuellement, la mise en application et le contrôle à un organisme quelconque. Peut-être bien que c'est là la conclusion à laquelle en viendra le comité interministériel créé par le présent gouvernement.

Entre-temps, M. le Président — et je termine là-dessus — il y a sûrement moyen de mettre en application ce que nous avons déjà comme outils, et tout ce qui manque, à ce jour — et j'accepte volontiers que ce n'est pas facile, pour aucun ministre, qu'il soit péquiste, libéral ou autre — c'est qu'il y ait une volonté politique de nous servir de ce que nous avons déjà, et ce sera déjà beaucoup.

Je remercie encore une fois les régisseurs, en les invitant à faire quelques commentaires qu'ils considéreront valables. Quant à moi, j'ai beaucoup profité de l'étude du mémoire et de l'audition de ce mémoire en commission parlementaire.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie maintenant les membres de la Régie de l'assurance automobile du Québec d'avoir présenté ce mémoire, et je me vois dans l'obligation de suspendre les travaux de cette commission pour quinze minutes, environ.

M. Gratton: M. le Président, avant de suspendre, est-ce que je pourrais demander au ministre s'il entend demander à la commission d'entendre... je crois qu'il nous reste trois mémoires.

M. Lessard: Je ne veux pas forcer les membres de la commission. Je sais que ce sont de longues journées, et je pense qu'il y a eu des gens qui — que voulez-vous, les aléas de ce matin, on ne pouvait pas les contrôler — se sont déplacés et qui sont ici ce soir, donc, s'il y avait consentement des membres, j'irais jusqu'à épuisement des mémoires, sinon épuisement des membres.

M. Gratton: M. le Président, j'assure tout de suite que je ne m'épuiserai pas, quelle que soit l'heure à laquelle nous terminerons. Je voudrais qu'on remarque que si on suspend pour quinze ou vingt minutes, nous ne reprendrons qu'à 23 heures et nous aurons encore trois mémoires à entendre. Quant à nous, il me semble qu'il pourrait peut-être, durant cette suspension de quinze à vingt minutes, y avoir certaines discussions entre le gouvernement et les personnes que nous devons encore entendre, à savoir l'opportunité de les entendre ce soir.

Si les organismes désirent toujours être entendus ce soir, ce n'est pas l'Opposition officielle qui s'y opposera M. le Président, mais je ferai remarquer tout au moins au gouvernement que c'est une mauvaise pratique de l'ancien gouvernement et que le nouveau gouvernement n'a pas corrigée de convoquer huit ou neuf organismes pour la première journée d'une commission parlementaire qui doit entendre ceux-ci, lorsqu'on sait que la première journée se prête toujours à des discussions d'ordre général qui retardent l'audition de ces mémoires.

M. Lessard: Je dois souligner que si ce n'avait été de la perte du temps de ce matin, nous aurions respecté notre programme. Cependant, pendant les quinze minutes, on va discuter, si vous le permettez, s'il y a possibilité, en collaboration avec le Club automobile du Québec et l'Association des consommateurs — parce qu'il faut prévoir aussi que mardi prochain on devra siéger — d'entendre l'organisme qui vient de l'extérieur, soit la ville de Montréal, quitte à demander aux deux autres organismes... Quant à moi, j'aimerais autant, parce que même ces organismes, je pense, souhaiteraient être entendus ce soir, si, après discussions, ils désireraient plutôt passer demain, je vous ferai rapport. On peut y aller tout à l'heure, en discutant avec eux, et je vous ferai rapport.

M. Gratton: J'invite le ministre à tenir ces discussions, et nous lui faisons confiance quant au bon déroulement de nos travaux après la suspension.

Le Président (M. Bordeleau): Merci.

Suspension de la séance à 21 h 35

Reprise de la séance à 22 h 54

Le Président (M. Baril): A l'ordre messieurs!

La commission permanente des transports reprend maintenant ses travaux. J'inviterais maintenant les représentants de la ville de Montréal à venir présenter leur mémoire.

M. Lessard: M. le Président, suite à des discussions que nous avons eues avec l'Association des consommateurs du Québec ainsi qu'avec le Club Automobile du Québec, ces deux organismes sont prêts à attendre à demain pour soumettre leur mémoire. Nous nous excusons encore une fois et nous les en remercions; étant donné l'heure, cela se serait certainement terminé très tard. Dans les circonstances, nous allons entendre le mémoire de la ville de Montréal afin d'éviter à ces gens de devoir revenir demain.

Ville de Montréal

M. Lorange (Pierre): M. le ministre, je vous remercie de cette déférence à l'endroit de la ville de Montréal et je voudrais remercier les associations qui nous ont cédé leur place pour permettre à la ville de Montréal de présenter le résumé de son point de vue sur l'avant-projet de la refonte du Code de la route.

Auparavant, je voudrais, avec la permission du président, présenter nos collaborateurs qui sont, pour la plupart, des hauts fonctionnaires de la ville de Montréal qui ont participé à la fois à l'étude de l'avant-projet de même qu'à la rédaction et à la préparation du mémoire que la ville a fait parvenir au secrétaire de la commission il y a déjà une quinzaine de jours et que nous sommes très fiers de déposer ce soir officiellement.

Je veux donc vous présenter à ma gauche, Me Jules Allard qui est le directeur adjoint du contentieux de la ville de Montréal et, à sa gauche, Me Jean Rochette du même service, le contentieux de la ville de Montréal. A la gauche de Me Rochette, M. Roland Reeves, greffier de la Cour municipale de Montréal. A ma droite, M. Yves Pellerin, du service de la circulation, surintendant de la division technique; à sa droite, M. Bernard Lalande qui est le surintendant de la division du contrôle du stationnement.

Malgré les divers amendements qui furent apportés au cours des années au Code de la route actuellement en vigueur afin de l'adapter aux nouvelles réalités de la circulation routière au Québec, à l'évolution des véhicules automobiles et à l'apparition de nouveaux types de véhicules routiers, il devenait de plus en plus nécessaire de moderniser la loi dans ce domaine.

La ville de Montréal accueille donc favorablement l'avant-projet du Code de la route que le ministre des Transports propose.

Saisissant l'occasion offerte aux personnes, aux groupes intéressés à se faire entendre sur cette proposition de réforme, la ville de Montréal désire toutefois, par l'intermédiaire de ses représentants ici présents, faire connaître ses commen-

taires à cette commission, lui faire part de ses propositions.

Le territoire de la ville de Montréal compte actuellement 1600 kilomètres de chemins publics environ. En décembre 1978, 513 000 véhicules étaient immatriculés à Montréal, dont 395 000 véhicules de promenade. Dans le Montréal métropolitain, 1 225 000 véhicules sont immatriculés, dont 1 040 000 véhicules de promenade. Durant la même année, 3 010 000 véhicules sont entrés et sortis de l'île de Montréal en utilisant les quinze ponts qui l'entourent. A Montréal, 740 000 véhicules différents font un ou plusieurs voyages par jour sur le territoire de la ville, dont 335 000 à l'heure de pointe, en fin d'après-midi, soit entre 16 h 30 et 17 h 30.

Parmi les automobilistes qui circulent à Montréal, 54,5% résident à l'intérieur de ce territoire et 45,5% sont d'ailleurs, dont 20% des autres municipalités situées sur l'île de Montréal, 16% des autres municipalités du Montréal métropolitain, 7% du reste du Québec, 2% du reste du Canada et 0,5% des États-Unis ou d'ailleurs.

Dans cette mesure et en fonction de son expérience acquise dans ce domaine, la ville de Montréal désire se faire entendre au sujet de la réforme du Code de la route du Québec. Nos commentaires et nos propositions sont exposés en détail au mémoire que nous avons fait parvenir au secrétaire des commissions et dont les membres de cette commission ont ainsi pu obtenir copie.

Il n'est évidemment pas dans notre intention de lire intégralement le contenu de ce mémoire, nous nous limiterons à résumer la position de la ville de Montréal à l'égard des éléments de cette réforme qui lui paraissent les plus importants, tout en assurant les membres de cette commission de notre entière disponibilité pour répondre aux questions qu'ils désiraient poser.

Description sommaire du contenu du mémoire de la ville de Montréal: Après quelques commentaires et suggestions à l'égard de la forme même de l'avant-projet, notre mémoire traite de l'ensemble des chapitres qu'il contient et aborde les différents aspects de la réforme proposée.

Comme en témoignent les chiffres cités précédemment, la ville de Montréal connaît de sérieux problèmes de circulation et, en raison du nombre important de véhicules circulant sur son territoire, droits de circulation de types différents et d'aménagements variés, elle a porté une attention particulière aux règles de la circulation proposées à l'avant-projet de loi.

Le volume également important des contraventions au Code de la route ou aux règlements de la ville en matière de circulation, dont s'occupe annuellement le greffe de la Cour municipale de la ville de Montréal et les difficultés rencontrées dans l'administration des procédures relatives à ces infractions ont aussi incité la ville à formuler certains commentaires concernant l'immatriculation des véhicules, les permis de conduire, les pouvoirs des agents de la paix et la procédure à l'égard des contrevenants.

(23 heures)

En tant que corporation municipale détenant différents pouvoirs en matière de circulation routière, suivant les dispositions de sa charte ou celles du Code de la route actuel, le présent mémoire contient aussi de nombreux commentaires ou critiques relativement aux pouvoirs accordés à l'autorité locale en vertu de l'avant-projet afin que la réforme du Code de la route tienne compte des particularités propres à la ville de Montréal ou communes à toutes les corporations municipales, tout en reconnaissant la nécessité d'une certaine uniformité dans le domaine routier à travers le Québec.

C'est dans le but d'apporter une collaboration franche et utile et à la lumière de son expérience acquise que la ville de Montréal vous soumet les divers commentaires et propositions contenus dans ce mémoire dont nous allons maintenant résumer les principaux éléments.

Les officiers de l'autorité locale. Actuellement, des préposés au service de la circulation exercent à l'égard de la réglementation municipale, en matière de stationnement, les pouvoirs que l'article 1139 de la charte de la ville de Montréal accorde à l'agent de la paix dans le cas d'une infraction à une disposition d'un règlement de la ville relative à la circulation, à la sécurité publique ou à l'usage d'un véhicule automobile ou d'un accessoire d'un tel véhicule. Sans être des agents de la paix, ces officiers peuvent émettre des billets de contravention, des billets d'assignation, porter plainte ou faire remorquer des véhicules stationnés illégalement.

Eventuellement, il est possible que l'administration municipale juge opportun de confier des responsabilités additionnelles à ces officiers telles que le contrôle de la vitesse des véhicules routiers sur les chemins publics dont l'entretien est à la charge de la ville. Cette caractéristique propre à Montréal est ignorée par l'avant-projet du Code de la route et appelle des modifications à ses dispositions. Nous proposons principalement que le nouveau Code de la route reconnaisse l'existence de ces officiers qui sont d'ailleurs appelés à jouer un rôle de plus en plus grand en matière de circulation en milieu urbain et qu'il leur accorde les mêmes pouvoirs qu'il délègue à l'agent de la paix. D'ailleurs, l'avant-projet accorde la majorité de ces pouvoirs aux officiers du ministère des Transports chargés de l'application du Code de la route.

Le virage à droite sur un feu rouge. L'avant-projet propose de permettre le virage à droite sur un feu rouge, à moins qu'une signalisation ne l'interdise ou qu'un feu de piéton n'accorde le droit de passage aux piétons. La ville de Montréal ne peut être d'accord avec une telle mesure. Il faut réaliser qu'actuellement, au Québec, bon nombre de conducteurs et de piétons n'ont pas la discipline et le sens des responsabilités voulus pour l'introduction de cette nouvelle règle au Code de la route. Nous détenons malheureusement la triste réputation de battre le record d'accidents de la route. Les statistiques à ce sujet sont assez éloquentes et la publicité faite par la Régie de

l'assurance automobile à la radio et à la télévision au cours des derniers mois démontre la nécessité de faire prendre conscience aux citoyens du Québec de leurs responsabilités.

Une étude statistique que le Service de la circulation de la ville de Montréal a effectuée et que nous avons annexée au présent document permet d'établir que les accidents impliquant un piéton à la suite d'un virage à droite sur un feu rouge augmenteront de 0,9% à 4% à Montréal, et que le nombre de piétons impliqués variera de 20 à 90. Cette étude permet également de prévoir une augmentation d'accidents aux intersections de 0,7% à 3% à Montréal, soit, en nombre, de 90 à 380 accidents additionnels par année.

Ce nombre accru d'accidents à prévoir, si la mesure proposée est adoptée, entraînera nécessairement des coûts que la Régie de l'assurance automobile et le ministère des Affaires sociales devront assumer. Ce ne sont pas, à notre avis, les quelques centaines de milliers de dollars épargnés en temps et en énergie qui peuvent justifier un accroissement prévisible du nombre d'accidents, surtout si on veut que le slogan "La personne avant toute chose" ait un sens quelconque.

Dans les circonstances actuelles, connaissant l'indiscipline d'un bon nombre de piétons et d'automobilistes québécois, nous sommes d'avis que s'il insiste pour imposer une telle mesure, le gouvernement le fasse à titre expérimental, en laissant le soin aux autorités locales de déterminer les endroits où on peut autoriser un virage à droite sur un feu rouge, sans entraîner de risques accrus pour les piétons et les automobilistes.

D'ailleurs, à notre connaissance, une telle mesure n'a pas été imposée du jour au lendemain dans les Etats américains et dans les autres provinces. Mais bien au contraire, elle s'est faite graduellement.

Pas de traitement particulier pour les conducteurs et propriétaires de véhicules de moins de 18 ans. En vertu du Code de la route actuel et de l'avant-projet présentement à l'étude, un véhicule automobile peut être immatriculé au nom d'une personne mineure, et une personne âgée d'au moins 16 ans peut obtenir un permis de conduire qui l'autorise à circuler sur les chemins publics au même titre qu'une personne de plus de 18 ans.

Par contre, en raison des dispositions de la Loi sur la protection de la jeunesse, un conducteur ou un propriétaire de véhicule de moins de 18 ans qui commet une infraction au Code de la route ou à un règlement municipal relatif à la circulation, ne peut être poursuivi suivant la procédure et devant les tribunaux ordinaires, mais doit faire l'objet d'un rapport au directeur de la Protection de la jeunesse qui, conjointement avec la personne désignée par le ministre de la Justice, décide de saisir le Tribunal de la jeunesse du cas de cette personne.

En vertu du Code de la route d'une part, l'Etat considère qu'une personne mineure est assez responsable pour avoir le droit de conduire un véhicule routier sur les chemins publics ou pour posséder un véhicule immatriculé à son nom et suivant la Loi de la protection de la jeunesse,

d'autre part, l'Etat soustrait ces mêmes personnes au régime appliqué au conducteur ou propriétaire de véhicule de plus de 18 ans.

Ce traitement particulier dont jouissent les conducteurs ou propriétaires de véhicules de moins de 18 ans entraîne de sérieux inconvénients administratifs aux greffes des cours de la justice, comme le greffe de la Cour municipale de Montréal. Après avoir été décelées sur informatique, 1004 contraventions, par une personne de moins de 18 ans ayant omis d'effectuer le paiement libératoire suite à l'émission d'un billet, d'une sommation ou d'un avis préliminaire, auront été référées par le greffier de la Cour municipale au directeur de la Protection de la jeunesse lors de la première année d'application de la loi. Sans compter les problèmes administratifs que le directeur rencontre lui-même avec ces cas, il va sans dire que cette situation nécessite de la part du greffier une multitude d'opérations afin d'annuler les dossiers de ces contraventions à la Cour municipale et effectuer leur transfert au directeur de la Protection de la jeunesse.

Mais les effets les plus sérieux de l'application des dispositions de la Loi sur la protection de la jeunesse aux infractions commises au Code de la route ou aux règlements municipaux relatifs à la circulation sont dus aux mesures de déjudiciarisation contenues dans cette loi. Par exemple, ces mesures rendent presque inopérante l'application du système de points de démerite ou de suspensions de permis de conduire aux contrevenants de moins de 18 ans qui ont omis d'effectuer le paiement libératoire et dont le cas a ainsi été soumis au régime de la Loi sur la protection de la jeunesse.

Malgré l'intention louable que recherchait sans doute le législateur lors de l'adoption de cette dernière loi, il n'en demeure pas moins que son application aux infractions relatives à la circulation engendre ou est susceptible d'engendrer des abus de tout genre.

Si les personnes âgées de moins de 18 ans sont considérées par la loi assez responsables pour conduire un véhicule sur les chemins publics ou pour posséder un véhicule à leur nom, la loi devrait les considérer également assez responsables pour faire face aux conséquences de leurs faits et gestes à titre de conducteurs ou de propriétaires de véhicules.

Pour ces motifs, il y aurait lieu de prévoir dans le Code de la route ou dans la Loi sur la protection de la jeunesse, une disposition ayant pour effet de faire exception à cette dernière loi, dans le cas d'infractions au Code de la route ou aux règlements municipaux relatifs à la circulation et commis par une personne mineure à titre de conducteur ou de propriétaire d'un véhicule. L'ampleur des problèmes administratifs et les abus de tout genre engendrés par la procédure actuelle appelleraient même un correctif immédiat avant même la présentation du projet de loi, suite à cet avant-projet.

Amendes, suspensions ou non-renouvellement du permis de conduire ou de l'immatriculation du véhicule du conducteur récalcitrant. Sui-

vant les données statistiques, dont nous devons toutefois signaler le caractère approximatif, 72 621 mandats d'emprisonnement, émis par la Cour municipale de Montréal, furent exécutés en 1978 à l'égard de personnes ayant été trouvées coupables d'une infraction quelconque et ayant fait défaut d'acquitter dans les délais l'amende qui leur fut imposée. A la suite de l'exécution de ces mandats, \$2 519 868 ont été perçus dont 80% de ce montant sont relatifs à des infractions à la circulation dans la ville de Montréal.

De plus, la section des mandats, au service de la police de la Communauté urbaine de Montréal, avait déjà, en janvier 1978, 73 843 mandats à exécuter, ce qui représentait environ \$3 300 000. Le mandat étant l'étape finale des procédures intentées contre un contrevenant, il convient de mentionner certaines données quant au nombre de contraventions à la circulation à Montréal et de résumer les différentes étapes de la procédure suivie pour percevoir les amendes imposées par la Cour municipale.

En 1978, 1 138 689 billets de stationnement et 196 586 billets de circulation, au sens précis du terme, furent émis à Montréal. A la suite de l'émission d'un billet d'infraction, le contrevenant peut acquitter l'amende prévue à une institution financière; si cette amende n'est pas acquittée dans un certain délai, le contrevenant reçoit un avis destiné à lui rappeler qu'il peut éviter une poursuite en acquittant l'amende hors cour. Après l'écoulement de ce second délai, une sommation est émise contre le contrevenant en question; cette sommation lui laisse toutefois la possibilité d'acquitter l'amende avant le jour fixé pour sa comparution devant le tribunal. Si le défendeur n'a pas acquitté l'amende et n'a pas comparu au jour fixé, il est trouvé coupable par défaut. Il reçoit alors un avis de jugement par défaut lui indiquant le montant de l'amende qu'il peut acquitter dans le délai qui lui est imparti. Si le défendeur fait encore défaut de s'acquitter de l'amende, un mandat d'emprisonnement est alors émis par la Cour municipale.

Cette énumération des diverses étapes de la procédure a pour but de démontrer tous les efforts accomplis par l'autorité publique pour permettre à un citoyen de s'acquitter le plus facilement possible de ses obligations découlant d'une infraction à la circulation. Sur plus d'un million de billets de contravention en 1978, seulement 75 000 mandats d'emprisonnement durent être émis par la Cour municipale; cela signifie que les personnes visées par ces mandats d'emprisonnement portent sur une catégorie d'automobilistes qui refusent non seulement d'obéir à la loi, mais aussi de collaborer avec le pouvoir public. Ce sont des gens qui n'ont aucun sens de l'ordre et du respect de la loi.

Ces contrevenants récalcitrants nous obligent à maintenir une structure coûteuse (une section policière spécialisée afin de les retracer) alors que l'ensemble des citoyens doit ultimement en faire les frais. Malgré tout, ces gens peuvent sans difficulté continuer de bénéficier de leur permis de conduire ou de leur certificat d'immatriculation ou en obtenir le renouvellement. Il nous semble para-

doxal que l'Etat accepte de faire autant de frais pour percevoir de ces contrevenants les amendes qui leur furent imposées tout en permettant de jouir du privilège de conduire un véhicule ou d'en posséder un. Cette situation appelle sûrement des mesures correctives visant, d'une part, à renforcer le respect de la loi et, d'autre part, à faciliter la perception des amendes à un moindre coût.

En conséquence, le Code de la route devrait, à notre avis, imposer au directeur général du Bureau des véhicules automobiles l'obligation de suspendre tout permis de conduire, permis d'apprenti conducteur, toute immatriculation de véhicule routier ou le privilège de les obtenir lorsqu'un défendeur omet de payer dans les délais fixés l'amende qui lui fut imposée à la suite d'une déclaration de culpabilité par un tribunal. Un tel pouvoir est d'ailleurs prévu à l'article 149 de l'avant-projet à l'égard d'une condamnation pour dommages et intérêts. Avec tous les progrès et les possibilités de l'informatique moderne, nous croyons que la présente proposition pourrait être acceptée et mise en application sans difficulté. (23 h 15)

L'immatriculation des véhicules et les corporations fantômes. Relativement à une demande d'immatriculation par une corporation, certaines dispositions particulières devraient être prévues dans le Code de la route lui-même ou dans les règlements adoptés par le gouvernement afin d'éviter autant que possible que des personnes n'utilisent le voile corporatif pour se soustraire à l'autorité de la loi ou aux poursuites intentées contre elles. A la Cour municipale de la ville de Montréal, environ 1000 cas se présentent chaque année où la signification des procédures et l'exécution des jugements connaissent toutes sortes de difficultés et sont même impossibles. Dans certains cas, il s'agit d'une corporation qui n'a jamais été existante, qui cesse de l'être ou encore qui est inopérante. Dans d'autres, la corporation ne possède qu'une adresse fictive ou n'a aucun actif autre que le véhicule immatriculé et, même dans ce cas, le véhicule est demeuré la propriété d'un créancier. Autant de situations qui entraînent une perte d'énergie et d'argent de la part des autorités chargées de l'application du Code de la route ou des règlements municipaux et qui permettent à des individus malhonnêtes d'enfreindre la loi sans qu'il soit possible de sévir contre eux.

En conséquence, la ville de Montréal propose que les mesures suivantes soient adoptées. Premièrement, seuls les administrateurs d'une corporation devraient pouvoir faire une demande d'immatriculation. Deuxièmement, parmi les renseignements qui devraient être exigés lors d'une demande d'immatriculation par une corporation, devraient l'être le numéro des lettres patentes et la date de celles-ci, ainsi que le nom de tous les administrateurs de la corporation et leur adresse personnelle. Troisièmement, le Bureau des véhicules automobiles ne devrait effectuer l'immatriculation d'un véhicule au nom d'une corporation qu'après avoir vérifié l'exactitude des renseignements demandés auprès des services compétents

du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières du Québec ou du ministre de la Consommation et des Corporations du Canada. A cette fin, l'immatriculation d'un véhicule au nom d'une corporation ne devrait être effectuée qu'aux endroits munis de moyens de communication adéquats avec ces services. Cinquièmement, en cas d'impossibilité d'exécuter un jugement rendu contre une corporation à la suite d'une poursuite intentée en vertu du Code de la route ou d'un règlement municipal relatif à une matière visée par le code, les administrateurs devraient être réputés avoir commis eux-mêmes l'infraction dont la corporation a été trouvée coupable. Dans un tel cas, le jugement deviendrait ainsi exécutoire contre les administrateurs personnellement.

Les piétons et la loi. A Montréal, en 1977, 2313 piétons furent blessés lors d'accidents de circulation et 68 furent tués. Au moins 46% des piétons blessés et 75% des piétons tués le furent en commettant une infraction aux dispositions de la loi relativement aux règles à suivre pour traverser la chaussée. Ces statistiques et nos constatations de tous les jours démontrent l'indiscipline d'un bon nombre de nos piétons malgré les prescriptions précises de la loi.

En pratique, les règles du Code de la route ou des règlements municipaux concernant les piétons ne peuvent être appliquées par les agents de la paix vu l'absence d'obligation de la part du piéton de s'identifier auprès du policier qui, ainsi, ne peut efficacement lui émettre un billet d'assignation. A l'instar de l'article 310 de l'avant-projet qui permet à un agent de la paix d'arrêter sans mandat une personne qui consomme des boissons alcooliques sur un chemin public et qui ne peut s'identifier d'une façon satisfaisante, il y aurait lieu d'ajouter au Code de la route un article autorisant un agent de la paix à arrêter sans mandat un piéton qui contrevient à l'une des dispositions de la section V du chapitre relatif à la circulation, mais qui ne peut s'identifier d'une façon satisfaisante.

La protection des citoyens et les coûts que l'Etat doit assumer à la suite des accidents impliquant un piéton exigent que la loi soit assurée de l'autorité qui lui est nécessaire pour que celui-ci la respecte. L'avant-projet comporte une série de mesures afin que les conducteurs respectent effectivement les dispositions du Code de la route. Le même souci devrait être manifeste à l'égard des piétons.

Les pouvoirs de l'autorité locale. L'article 415 de l'avant-projet prévoit que l'autorité locale peut exercer les pouvoirs qui y sont énumérés en précisant toutefois qu'elle peut les exercer par règlement. L'article 557 de la charte de la ville de Montréal prévoit que le comité exécutif peut, par résolution, décréter la circulation dans un seul sens dans ses rues et ruelles et interdire aux camions l'usage de ces rues et ruelles ou de toute partie des rues et ruelles de la ville. Comme ces derniers pouvoirs sont relatifs à des matières visées aux paragraphes e) et h) de l'article 415,

nous considérons qu'il serait souhaitable que cette dernière disposition ne précise pas la manière suivant laquelle peuvent être exercés les pouvoirs qui y sont énumérés. A l'instar des autres pouvoirs attribués à l'autorité locale, en vertu des autres articles de l'avant-projet qui n'indiquent pas la manière de les exercer, l'autorité locale pourrait régir les matières visées à l'article 415 par l'adoption d'un règlement ou d'une résolution suivant les dispositions de la loi qui la régit.

Relativement à l'article 416, notre mémoire contient une analyse sur les conséquences juridiques qu'il pourrait avoir sur les pouvoirs que détient actuellement la ville de Montréal en vertu de sa charte, non seulement à l'égard de la ville de Montréal, mais aussi des autres corporations municipales. Cet article, par sa formation intransigeante et ambiguë, risque d'affecter sérieusement les pouvoirs de réglementation de l'autorité locale sans même qu'il soit possible de déterminer toutes les conséquences qui en découleraient, d'où une source de contestation de la réglementation locale.

Même pour assurer la prépondérance du Code de la route sur la réglementation locale ou pour uniformiser la législation dans le domaine de la circulation routière, il suffirait de la traditionnelle disposition, d'ailleurs inutile vu les principes généraux au droit public, qui stipule que l'autorité déléguée peut adopter des règlements pourvu que ceux-ci ne soient pas inconciliables avec les dispositions de la loi. Cela suffirait d'autant plus que les articles 417 et 418 de l'avant-projet exigent que toute disposition d'un règlement d'une autorité locale, relative à une matière visée par le Code de la route, soit approuvée par le ministre des Transports pour être maintenue ou pour entrer en vigueur suivant qu'il s'agira d'un règlement existant ou d'un règlement adopté après l'entrée en vigueur du nouveau Code de la route.

Conclusions. C'est dans le but d'apporter une collaboration franche et utile et à la lumière de son expérience acquise que la ville de Montréal vous soumet ces divers commentaires relativement à l'avant-projet du Code de la route afin que ce dernier devienne un outil utile et efficace, tant pour les autorités locales que gouvernementales, de contrôle de la circulation routière et qui visera, nous l'espérons, à permettre aux citoyens du Québec de circuler et d'utiliser la chaussée et les chemins publics de la façon la plus sécuritaire possible.

Le Président (M. Baril): Merci. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Je remercie la ville de Montréal pour son mémoire. Il y a, je pense, d'excellentes recommandations; je les préciserai tout à l'heure. Ce sont surtout des questions d'interprétation de texte que nous pouvons corriger. Il y aura certainement moyen de s'ajuster. J'ai regardé, à la fin de votre mémoire, l'annexe dans laquelle on parle de l'étude qui a été faite par le service de la circulation concernant le virage à droite. Cela semble

être une étude assez complexe, on va jusqu'à calculer l'épargne d'énergie, etc.; je ne sais pas si on calcule aussi le fait qu'on pourrait décongestionner la circulation.

D'abord, à la page 4 de votre mémoire, concernant les officiers de la ville de Montréal qui ont le droit actuellement, en vertu d'une disposition des règlements relative à la circulation, d'émettre des billets de contravention sans être agent de la paix, je présume que ces gens-là sont officiels, qu'ils doivent s'identifier avant d'émettre des billets de contravention.

M. Lorange: Pour la plupart, ce sont des officiers, ceux qu'on appelle les préposés au stationnement, c'est-à-dire qu'ils n'émettent que des contraventions aux règlements ou aux règles du stationnement seulement et non de la circulation.

M. Lessard: Qu'est-ce qui vous empêcherait comme tels de leur donner le poste d'agent de la paix ou de les assermenter comme agents de la paix?

M. Lorange: On peut peut-être poser la question à Me Allard.

Une Voix: Oui, M. Allard.

M. Lessard: Avec restriction en ce qui concerne leurs pouvoirs sur le stationnement comme tels.

M. Allard (Jules): Ils ont actuellement, M. le ministre, les pouvoirs d'agent de la paix, mais... Est-ce qu'on m'entend?

Une Voix: Oui, cela va.

M. Allard: Ils ont actuellement les pouvoirs d'agents de la paix en vertu de la charte de la ville de Montréal, mais ils n'ont pas le titre d'agent de la paix. Ce sont des fonctionnaires qui ne relèvent pas des lois qui régissent les agents de la paix. Leur rôle consiste à appliquer les dispositions de la loi de Montréal concernant le stationnement dans le moment.

Une Voix: Mais si...

M. Allard: Eventuellement, ils pourront appliquer les dispositions du Code de la route.

M. Lessard: Avec restriction à leur fonction respective, à savoir le stationnement.

M. Allard: Mais je me demande s'il ne serait pas plus simple, dans le Code de la route, de reconnaître ce phénomène qui va peut-être se multiplier dans d'autres municipalités — je sais que Québec a commencé, elle aussi — puisqu'on reconnaît qu'il y a également des fonctionnaires du ministère des Transports...

M. Lessard: Oui, mais...

M. Allard: ... en sécurité routière, alors on pourrait reconnaître les fonctionnaires de l'autorité locale.

M. Lessard: Les fonctionnaires du ministère des Transports, je présume qu'ils ont des pouvoirs comme tels et qu'ils sont assermentés. Je pense à la protection du citoyen aussi et à la Ligue des droits de l'homme. Il me semble, en vertu de votre charte, qu'ils sont actuellement reconnus comme agents de la paix. Mais il me semble que des personnes comme celles-là doivent être assermentées comme telles ou devraient, en tout cas, être assermentées comme telles dans l'exercice de leurs fonctions pour être bien sûr qu'elles exécutent leurs fonctions de façon régulière et normale et qu'elles soient aussi dans l'obligation de s'identifier lorsqu'elles donnent un billet de contravention sinon — je ne sais pas — cela peut conduire à des abus.

M. Allard: Non, il n'y a aucun problème d'abus. Elles sont d'abord en mesure de s'identifier; elles sont en uniforme. La charte de la ville de Montréal dit que dans tous les cas prévus à l'article 1139, qui est l'article qui prescrit les pouvoirs d'un agent de la paix, d'un policier, d'un constable d'émettre un billet de contravention pour une infraction de stationnement et/ou un billet de sommation dans le cas d'une infraction de circulation... La façon de procéder diffère dans les deux cas. Dans le cas d'une infraction de circulation, on procède en remettant un billet au conducteur tandis que dans le cas d'une infraction de stationnement, le billet est placé sur le pare-brise du véhicule. Il n'y a pas de contact dans 99% des cas entre le conducteur et l'agent de la paix ou le fonctionnaire municipal préposé à l'émission des billets de stationnement. Lorsqu'il y a contact, c'est bien sûr que le fonctionnaire est tenu de s'identifier.

M. Lessard: Mais il y a...

M. Allard: Il a des pièces d'identité prévues pour cela.

M. Lessard: Mais le policier ou l'agent de la paix qui impose un billet de contravention à un individu parce qu'il est mal stationné n'a pas de contact non plus avec l'individu.

M. Allard: Pas plus.

M. Lessard: En tout cas, cela peut être un ajustement qui peut se faire. Cela m'apparaît, en tout cas, mineur, mais c'est une remarque dont on tiendra compte.

Vous parlez, à la page 5, d'une étude statistique que le Service de la circulation de la ville de Montréal a effectuée concernant le virage à droite. Vous nous donnez des statistiques assez frappantes et assez intéressantes qui passeraient... On

indique qu'à la suite du virage à droite sur un feu route, les accidents augmenteraient de 0,9% à 4% à Montréal et que le nombre de piétons impliqués varierait de 20 à 90.
(23 h 30)

Cette étude permet également de prévoir une augmentation d'accidents aux intersections de 0,7 à 3, à Montréal, soit un nombre de 90 à 380 accidents additionnels par année. Je trouve cela fort un peu. Je voudrais savoir comment a été faite cette étude statistique. De quelle façon, techniquement, avez-vous pu prévoir que cela passerait de 1 à 4, soit de 400%? Dans un autre cas, c'est 400% aussi.

M. Lorange: Cette étude statistique est basée sur les statistiques de certaines villes comparables à la ville de Montréal, non pas basée sur la population même, mais sur le nombre d'intersections protégées ou sur lesquelles des feux de circulation sont aménagés. Par exemple, les villes de Chicago, Denver et Los Angeles. Je crois que la ville la plus semblable est peut-être Denver avec un peu plus de 1000 intersections. Alors que nous en avons 1250, Los Angeles en possède un peu plus de 1600.

M. Lessard: Est-ce qu'à Los Angeles, en Californie... On a eu, ce matin, le témoignage d'un policier. Est-ce que dans ces statistiques on a comparé la situation avant qu'on permette le virage à droite et la situation actuelle?

M. Lorange: C'est avec notre situation, ce qui se passe à Montréal et ce qui se passe dans ces villes qui permettent le virage à droite sur un feu rouge. L'étude comparative a été basée sur ces deux facteurs.

M. Lessard: Autrement dit, vous avez considéré, en tenant compte du nombre d'intersections le nombre d'accidents qu'il y a dans ces villes qui permettent le virage à droite. Vous avez dit: S'il y a un nombre d'accidents X à Los Angeles à certaines intersections, cela va intégralement s'appliquer à Montréal.

Une Voix: Oui, M. Pellerin.

M. Pellerin (Yves): Quand nous disons que les accidents peuvent augmenter de 90 à 380, c'est d'après un rapport du Transportation Research Board, le "record" no 644. C'est une étude qui date de 1977 où on nous offre des données statistiques sur des accidents qui arrivent actuellement dans les villes de Los Angeles, Denver et Chicago. Tout au long de la journée, on nous a dit que les gens étaient respectueux des lois, mais on retrouve dans ces villes des accidents dus à des virages à droite sur feu rouge même si, à Los Angeles, c'est depuis 1937 qu'ils ont la permission de virer à droite sur un feu rouge. Il arrive des accidents.

M. Lessard: Cela, c'est certain.

M. Pellerin: C'est certain, c'est ça.

M. Lessard: C'est certain qu'il arrive des accidents. La première dame qui va se faire écraser à la suite de l'adoption de ce nouveau règlement, soyez convaincu que le ministre des Transports va se faire ramasser. Je me demande quelque chose. J'aime bien avoir des statistiques, mais je ne veux pas que ce soit lancé dans les airs non plus. De façon scientifique, est-ce qu'on a réussi à prouver là-bas — et je vais vérifier le rapport — qu'il y avait une relation entre le virage à droite et les accidents?

M. Pellerin: C'étaient effectivement des accidents dus à des virages à droite sur feu rouge dans ces trois villes. A Chicago, on n'a qu'un échantillon de 78 intersections et on a dénombré un certain nombre d'accidents dus à des virages à droite sur feu rouge. Nous avons pris les indices ou les pourcentages et nous les avons appliqués à la ville de Montréal. C'est pour cela qu'on peut arriver à un certain nombre prévisible d'accidents entre 20 à 90 piétons ou de 90 à 380 accidents d'automobiles.

Je peux mentionner quelque chose contenu dans mon rapport aussi. Une chose qui va peut-être vous surprendre c'est qu'à Montréal on a des virages à droite sur feu vert.

M. Lessard: Oui.

M. Pellerin: Cela existe actuellement et on retrouve 190 accidents de piétons aux intersections, accidents qui sont dus à des virages à droite sur feu vert. En même temps, on retrouve 379 accidents de piétons dus aux intersections qui permettent un virage à gauche sur feu vert.

Donc, lorsqu'un véhicule tourne à gauche, on retrouve 379 accidents de piétons à Montréal à la suite de cette manoeuvre effectuée légalement.

M. Lessard: Il est certain que cette mesure — il n'y a pas de décision de prise; je parlerai tout à l'heure des Etats américains — s'inscrit aussi dans un ensemble de mesures qui sont prévues pour les piétons à partir de l'article 331 de la loi. Je pense qu'on n'a peut-être pas assez regardé les mesures que nous prévoyons pour les piétons à ce sujet. Peut-être allez-vous me dire — vous avez raison étant donné le problème d'identification — qu'il s'agit de vœux parce qu'il n'y a pas de sanctions inscrites pour le piéton. C'est le problème auquel nous devons nous confronter, parce que je dis une chose: si on veut discipliner les automobilistes, il va falloir aussi discipliner les piétons. Cela prend, je pense, des infractions. On m'indique qu'à Vancouver, par exemple, on utilise plutôt le droit criminel pour forcer l'individu à s'identifier. Je vous avoue que c'est un problème qu'on va discuter. Cependant, quand on a décidé de faire discuter ce problème du virage à droite, on se basait sur un certain nombre d'Etats. On va sérieusement considérer

votre étude. Cela me surprend un peu d'insister aussi fortement, parce qu'il y a déjà des virages à droite. Il y a des individus qui font déjà des virages à droite. Il y a des individus qui font déjà des virages à droite à Montréal même si cela est défendu.

M. Pellerin: C'est-à-dire qu'on a quelques diagonales où les gens font des virages à droite permis en tout temps, mais très peu.

M. Lessard: On constate, par exemple, particulièrement depuis 1977, que l'ensemble des États américains, d'après des études qui ont été faites — je ne veux pas tout citer — ont adopté le virage à droite dans une préoccupation d'épargne d'énergie, mais aussi dans une préoccupation de décongestionner la circulation de telle façon que le conducteur soit moins anxieux. Le conducteur, dans un décongestionnement de circulation, est moins nerveux.

Une Voix: Plus décontracté.

M. Lessard: Cela donnerait certaines conséquences positives.

M. Pellerin: Si vous me le permettez. Dans l'étude qui vous semble assez technique — naturellement, je le concède, c'est technique — on a un pourcentage de 10% de virages à droite à Montréal et on prévoit qu'avec une mesure permettant le virage à droite sur feu rouge en tout temps, on avantagerait 1,5% de ces 10%. A un moment donné, le premier véhicule peut tourner à droite, mais par contre, si ce n'est pas une voie exclusive pour tourner à droite, il peut arriver que le second ou le troisième véhicule soit arrêté, parce que l'autre véhicule veut continuer tout droit.

M. Lessard: Mais il y a toujours priorité pour le piéton.

M. Pellerin: Toujours priorité. Il y a obligation, oui. Lorsque vous dites que la majorité des États américains sont tenus actuellement au virage à droite sur feu rouge en tout temps, sauf si cela est indiqué, on vous disait qu'au lieu de passer d'une mesure où c'est actuellement défendu en tout temps et permettre en tout temps après, on pourrait peut-être aussi faire comme les États américains ont fait: il y avait une période transitoire échelonnée sur cinq ou dix ans durant laquelle on habitue, à certaines intersections où il n'y a pas de danger pour les piétons, les automobilistes — c'est un genre d'éducation — à faire une nouvelle manœuvre qu'ils ne sont pas habitués de faire. Il ne faut pas se leurrer, il faut que les policiers soient là pour la faire respecter.

M. Lessard: Le Code de la route permet cette possibilité en disant, par exemple, que le virage à droite est permis pour autant qu'une autre indication ne l'empêche pas.

Une Voix: C'est sûr.

M. Pellerin: D'accord, mais nous voulions aller un peu à l'inverse. On vous suggérait d'aller à l'inverse.

M. Lessard: C'est-à-dire de faire...

M. Pellerin: Les habituer tranquillement à quelques intersections.

M. Lessard: ... le virage à droite pour autant que cela est permis.

M. Pellerin: C'est cela. Oui, c'était la nuance.

Une Voix: Oui, bien sûr.

M. Pellerin: Ce qu'on fait dans certains cas.

M. Lessard: Je voudrais vous rappeler en particulier l'article 336...

Une Voix: Mais sur feu vert, par exemple. On ne le fait pas sur feu rouge.

M. Lessard: ... de l'avant-projet de loi où on dit: "Quand il y a une traverse de piétons clairement identifiée et non située à une intersection, un piéton ne peut s'engager dans la traverse avant d'avoir fait connaître au conducteur d'un véhicule routier, son intention de s'y engager, en levant le bras, et sans s'être assuré qu'il peut le faire sans risques.

Il y a aussi un code que nous devons prévoir pour le piéton, une réglementation. Vous avez un peu raison, c'est un problème. La discipline des piétons, c'est bien beau. Il faut prévoir des règlements mais, si vous n'avez aucun pouvoir de faire respecter la réglementation, cela ne devient que des vœux pieux.

Vous soulignez un problème concernant la Loi de la protection de la jeunesse. Comme c'est la responsabilité du ministère de la Justice et que nous avons constitué un comité interministériel concernant la sécurité routière, je ferai part au ministre de la Justice de ce qui semble paraître comme une certaine...

M. Lorange: C'est l'esprit de notre démarche dans ce sens.

M. Lessard: Concernant les amendes. Tout le monde vient nous dire ici: Nous voulons conserver notre autonomie locale et particulièrement Montréal. C'est quand même assez important. L'autonomie, c'est bon jusqu'à ce qu'on ait des problèmes. Quand il y a des problèmes qui se créent, on dit: On va transférer cela au gouvernement du Québec. Là, je vais donner un exemple. La chambre de commerce a dit: Le directeur du Bureau des véhicules automobiles a trop de pouvoirs. Là, vous ajoutez un pouvoir nouveau au numéro 11 en disant que si, par exemple, à la suite d'un rapport de la comptabilité de la ville de Montréal l'individu

n'a pas payé le prix de son infraction, on devrait tout simplement demander au directeur du Bureau des véhicules automobiles de suspendre son permis.

Je me dis une chose. Il y a une étape dont la ville de Montréal est responsable. Dans le cas de quelqu'un qui ne paie pas son infraction, la condamnation est soit de payer l'infraction ou sept jours de prison, ou 17 jours de prison, je ne sais pas, je donne simplement un exemple.

M. Lorange: On pourrait peut-être demander à Me Allard de fournir une réponse à votre question.

M. Lessard: Un six jours ou un séjour!

M. Allard: L'alternative de l'emprisonnement, effectivement, M. le ministre, est imposée dans plus de 75 000 cas par année chez nous; cela commence à être beaucoup de dossiers! Ces 75 000 cas ne visent pas 75 000 citoyens différents, il faut bien s'entendre, cela vise peut-être des gens qui ont cinq ou six condamnations, très souvent. On aurait des exemples à donner ici aux membres de la commission, on a apporté de la documentation. Nous avons, entre autres, ce livre que je pourrais vous exhiber; c'est un des six volumes d'imprimante, d'informatique, de "listing" si vous me permettez l'anglicisme, de liste de numéros de mandats d'emprisonnement. Imaginez le volume de transactions que nous avons à mener avec ces gens. Qui sont ces gens?

M. Lessard: Je présume que cela arrive plutôt pendant la période de l'hiver. Les gens veulent s'en aller à la chaleur.

M. Allard: Je ne peux pas vous dire à quelle période cela arrive le plus souvent. Tout ce que je peux vous dire, c'est que cela touche une catégorie d'automobilistes qui, eux, se foutent entièrement de la loi, qui se foutent complètement du Code de la route et du projet que vous êtes en train de faire, qui ne s'en soucieront pas. Ils stationnent leur véhicule où ils veulent, ils commettent les infractions qu'ils veulent, ils savent qu'à un moment donné, au bout de la ligne, on va avoir énormément de difficultés à les retrouver. Ils disparaissent, ils changent d'adresse sans prévenir le Bureau des véhicules automobiles. C'est cette catégorie qui est peut-être 4% ou 5% des automobilistes irresponsables, mais qui causent des accidents quand même, qui causent des problèmes de sécurité routière et à qui l'Etat, dans sa générosité, va réémettre des permis de conduire, va réémettre des certificats d'immatriculation alors que ces gens sont en faute devant les tribunaux. Ils doivent parfois pour plusieurs centaines de dollars d'amendes. Ils ont été condamnés par les tribunaux.
(23 h 45)

Je ne dis pas qu'on devrait bloquer leur permis au moment où ils viennent de recevoir un billet. Mais s'ils n'ont pas réagi dans le délai qui leur est imparti sur le billet, sur l'avis sommaire

qu'ils ont reçu, sur la sommation dont ils ont eu signification également, s'ils ne se sont pas montrés à aucun de ces moments, pourquoi un Etat le moins organisé, d'une part, prêche-t-il la sécurité routière, sécurité qui s'applique à tous ceux qui ont pignon sur rue, tous ceux qui respectent la loi, tous ceux qui sont bien identifiés et, d'autre part, laisse-t-il complètement de côté ne s'occupe-t-il pas de ces délinquants chroniques dans le domaine de la sécurité routière?

M. Lessard: Maintenant, je ne voudrais pas insister, mais s'agit-il d'infractions de stationnement ou d'infractions au Code de la route? S'il s'agit d'infractions au Code de la route, je présume que cela s'en va directement au Bureau des véhicules automobiles pour être inscrit dans le système de points de démerite. Donc, après neuf points... Je pense que c'est après sept points qu'il y a appel?

Une Voix: Il y a un avis à six points.

M. Lessard: Il y a un avis à six points. Après neuf points l'individu passe devant le fonctionnaire et après douze points, il y a suspension du permis.

M. Allard: D'abord, M. le ministre, vous me permettrez respectueusement de ne pas reprendre les commentaires que d'autres ont prononcés à propos du système de points de démerite, mais je demanderai peut-être à M. Reeves...

M. Lessard: Oui, mais il faut faire attention.

M. Allard: Oui.

M. Lessard: On a eu des problèmes de contestation. Maintenant, cela va être inscrit dans le Code de la route. On a eu des problèmes de signature du directeur du Bureau des véhicules automobiles.

M. Allard: Je comprends, mais enfin on a vécu des aventures pénibles. Je comprends M. Laflamme également à ce niveau-là. Par contre, pour répondre de façon plus précise à votre question, le greffier de la Cour municipale qui vit quotidiennement avec ces problèmes-là pourrait vous donner quelques informations.

M. Reeves (Roland): Je pense que les gens qu'on recherche au niveau des mandats sont probablement les mêmes que le BVA recherche pour appliquer les sanctions de suspension de permis. Ce sont des gens qui démenagent.

M. Lessard: Je ne comprends pas.

Le Président (M. Baril): Est-ce que vous pouvez vous rapprocher?

M. Reeves: Je m'excuse.

Le Président (M. Baril): D'abord, j'aimerais que vous vous identifiiez, Monsieur?

M. Reeves: Je suis M. Reeves.

Le Président (M. Baril): M. Reeves, je vous en prie.

M. Reeves: M. le Président, je pense que les cas difficiles qui sont recherchés par l'escouade des mandats, ce sont probablement les mêmes qui sont recherchés par le directeur du BVA pour appliquer les sanctions de permis et pour les faire venir à leurs bureaux pour un examen afin de savoir ce qui se passe, ceux qui approchent des sept points.

M. Lessard: On ne sera pas plus efficace. D'accord, je vous remercie.

Le Président (M. Baril): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, la ville de Montréal, comme il se devait, a souligné à l'attention de la commission certains éléments du Code de la route qui viennent, sinon en contradiction, quand même rendre plus difficile l'opération sur le territoire de la ville de Montréal en vertu d'abord de sa charte et en vertu de certaines dispositions spéciales qui y sont contenues. Les suggestions et les recommandations que fait la ville de Montréal au législateur, par rapport à ce Code de la route, mériteront sûrement une attention toute particulière de la part du ministère. Quant à nous, de l'Opposition, nous pouvons assurer les autorités montréalaises que nous veillerons, lors de l'étude du projet de loi qui découlera de cet avant-projet, à ce que les représentations de la ville de Montréal soient bel et bien respectées dans la mesure où cela sera possible.

Je vous ferai remarquer que même si, à l'occasion, les remarques de la ville semblent particulières à la ville de Montréal, elles sont également, dans certains cas, partagées par d'autres villes. Par exemple, c'est le cas des officiers de l'autorité locale, les préposés au service de la circulation que l'on retrouve dans d'autres municipalités, notamment dans celle de Hull.

Compte tenu de l'heure, M. le Président, j'aimerais me limiter simplement à constater, comme l'a fait le ministre, l'espèce de contradiction que l'on retrouve aux conclusions de l'étude du service de circulation — j' imagine — de la ville de Montréal par rapport aux conséquences qu'un virage à droite sur feu rouge pourrait entraîner. La ville de Montréal rejoint ce que nous disait la Régie de l'assurance automobile tantôt, à savoir que certaines pratiques qui sont en usage ailleurs risquent de s'avérer désastreuses chez nous. Ainsi, les virages à droite sur les feux rouges et le dépassement à droite, pour ne citer que ces exemples, devraient être réexaminés et cela, selon la régie, compte tenu de l'attitude des conducteurs québécois, etc.

Par contre, on se rend compte dans ce même mémoire de la Régie de l'assurance automobile, qu'en 1978, par exemple, 152 personnes, dont 81 piétons, avaient été tuées à Montréal, alors que, pour la même année, 85 personnes seulement, dont 49 piétons, avaient été tuées dans des accidents d'automobile à Toronto. Pourtant, à Toronto — il est vrai que ça existe depuis longtemps — on a le virage à droite sur feu rouge; on a même encore des tramways qui compliquent drôlement la situation des automobilistes, ce qu'on ne retrouve pas à Montréal. Je n'ai pas analysé la méthode de travail et la procédure employée au moment de l'étude, mais je m'interroge sur les conclusions auxquelles vous en venez dans votre étude, à savoir qu'il y aurait une augmentation de quelque 400% des accidents impliquant des piétons et des accidents aux intersections. Je me demande si on peut réellement en arriver à accorder une certaine véracité ou une certaine fiabilité à ces résultats. Finalement, une des raisons premières du grand nombre d'accidents aux intersections, à Montréal, n'est-elle pas l'indiscipline complète, le fait que c'est non seulement l'automobiliste qui vire à droite sur un feu rouge, c'est également le piéton qui traverse sur le feu rouge et c'est à la va comme je te pousse. Tout le monde y va le premier et, inévitablement, il faut que les deux se rencontrent à un moment donné.

Je me demande si la ville — c'est la question que je pose — est réellement convaincue selon l'analyse, l'étude et surtout ses conclusions, que, effectivement, une telle mesure entraînerait les conséquences prévues dans votre mémoire.

M. Lorange: Je voudrais rétablir les faits, M. le député, car il y a une confusion dans votre esprit et dans l'esprit du ministre. Les accidents aux intersections, les accidents accrus possibles avec le virage à droite sur un feu rouge n'augmenteraient pas de 400%, mais on dit, dans nos statistiques, de 0,7% à 4% par rapport à l'ensemble des accidents qui se produisent actuellement. Si vous voulez, je vais demander à nouveau à M. Pellerin de spécifier davantage.

M. Pellerin: Je vais seulement répéter les pourcentages. Tantôt, je vous ai parlé en chiffres absolus, mais je vais maintenant vous parler en pourcentage d'accidents. Au point de vue des accidents occasionnés par les virages à droite sur un feu rouge, c'est de 0,7% à 3%.

M. Gratton: Est-ce que 0,7%, c'est le nombre d'accidents qu'il y a présentement lors des virages sur feu rouge?

M. Lorange: C'est une hypothèse.

M. Pellerin: C'est une hypothèse du nombre total d'accidents; sur 100% d'accidents, on retrouverait de 0,7% à 3% d'accidents de plus dus à des virages à droite sur feu rouge.

M. Lorange: C'est-à-dire que le minimum...

M. Pellerin: C'est une marge. Cela peut varier, on n'a pas encore la mesure. En se fiant sur les villes qui l'ont déjà et qui l'ont expérimenté depuis fort longtemps, on retrouve ce pourcentage dans ces villes.

M. Lessard: Il y a quand même une augmentation de 300%.

M. Gratton: Non, c'est une marge qui pourrait varier entre 0,7% et 3%.

M. Lorange: Entre 0,7% et 3%.

M. Lessard: L'optimiste et la pessimiste.

M. Lorange: Par rapport aux accidents qui se produisent actuellement, selon le système connu.

M. Lessard: J'aime bien que vous corrigiez vos chiffres.

M. Pellerin: Ce n'est pas 300%.

M. Gratton: Non, là je comprends.

M. Pellerin: Pour les piétons, c'est de 0,9% à 4%. Il faut quand même prendre les chiffres tels qu'ils sont; en pourcentage, c'est de 0,9% à 4%.

Si vous me permettez juste une parenthèse, il y a maintenant le constat à l'amiable. Je peux vous dire que, pour tous les services de circulation, et même de police, au point de vue de la prévention des accidents, il devrait y avoir une disposition pour que les compagnies d'assurance fournissent encore les rapports d'accidents pour qu'on continue à faire de la prévention. Je ferme ma parenthèse.

M. Lessard: Sur cela, je peux vous indiquer que ça nous pose aussi des problèmes au niveau du Bureau des véhicules automobiles. Actuellement, on m'indique qu'il n'est pas officiellement reconnu parce que ça nous prend des statistiques. Cela nous pose des problèmes. On se demande même s'il est légal actuellement.

M. Pellerin: Est-ce que je peux vous dire qu'actuellement à Montréal au point de vue du nombre de rapports d'accidents, cela a diminué de 50%? Je pense qu'on vit un problème commun.

M. Lorange: Ce n'est peut-être pas le nombre d'accidents qui a baissé de 50% comme le nombre de rapports.

M. Pellerin: C'est le nombre de rapports, ce n'est pas le nombre d'accidents.

M. Lorange: C'est toute la différence.

M. Pellerin: Les statistiques vont être faussées.

M. Gratton: M. le Président, pour terminer, quant à moi, je ne voudrais pas que la brièveté de

mes questions et de mes remarques vous laisse présumer un manque d'intérêt de notre part, bien au contraire, nous y reviendrons en temps opportun. Mais par rapport à cette mesure du virage à droite sur feu rouge, étant moi-même de l'Outaouais, ayant moi-même l'occasion de nombreuses reprises, de façon très régulière de circuler en Ontario, à Ottawa par exemple, je ne suis pas le seul dans cette situation, on dit que près de 30% ou 40% de la population de l'Outaouais québécois travaillent du côté ontarien, et ils y voyagent quotidiennement, je serais intéressé de connaître — si le ministère en disposait — des statistiques quant aux accidents que l'on peut constater impliquant des automobilistes québécois qui font des virages ou qui ne les font pas, à Ottawa. Je sais que je les fais, en tout cas.

En concluant, lorsque à la page 6 de votre mémoire, vous dites que "connaissant l'indiscipline d'un bon nombre de piétons et d'automobilistes québécois, nous sommes d'avis que s'il insiste pour imposer une telle mesure" c'est-à-dire cette mesure du virage à droite aux feux rouges "le gouvernement le fasse à titre expérimental, en laissant le soin aux autorités locales de déterminer les endroits où l'on peut autoriser un virage à droite sur un feu rouge", je soutiens respectueusement que si cela devait être la décision du gouvernement, on empirerait la situation.

En fin de compte, le piéton qui est bien éduqué, qui connaît — on présume qu'il y aurait campagne de sensibilisation — la situation, pourrait être plus apte à respecter le code que si la chose varie d'une intersection à l'autre. Je crois bien que c'est le cas à Toronto, c'est le cas à Los Angeles. C'est le cas partout où cette disposition existe. Un fait demeure: il est plus facile de généraliser sur l'ensemble du territoire d'une municipalité donnée. Peut-être bien que la distinction ou l'exception qu'on devrait faire, c'est que cela ne s'applique pas à la ville de Montréal, point.

M. Lorange: Oui, mais je dois vous avouer, M. le député, que nous ne sommes pas d'accord de généraliser cette disposition. Nous croyons que si cela devait faire partie intégralement de la refonte de la loi, cette procédure soit laissée à la discrétion des municipalités de l'appliquer à certains endroits, parce qu'évidemment il y a peut-être certaines intersections où une telle procédure, une telle disposition augmenterait le nombre d'accidents inévitablement.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre des Transports.

M. Lessard: En parlant de discrétion, je pose juste une question. Vous avez le pouvoir, en vertu de votre charte, de décréter des artères où les autobus sont prioritaires comme l'expérience qu'on a faite sur le pont Champlain et autres. Jusqu'ici, on n'a pas pris de décision dans le cadre de favoriser le transport en commun ou on n'a pas eu beaucoup de décisions dans ce sens-là de la ville de Montréal.

M. Lorange: Voulez-vous dire qu'on aurait pu adopter des mesures semblables, par exemple?

M. Lessard: Pour favoriser la décongestion et le transport en commun, il me semble que cela devrait être une préoccupation de la ville de Montréal, de faire comme on le fait ailleurs dans certaines villes, des sens contraires, comme on l'a fait, par exemple, sur le pont Mercier où les résultats sont très positifs, où il y a eu une augmentation considérable de 65% de l'utilisation du transport en commun. Il me semble que cela pourrait nous permettre de mieux rentabiliser le transport en commun, plutôt qu'augmenter les tarifs.

M. Lorange: Je pense bien, M. le ministre, que la ville de Montréal, par les gestes qu'elle a posés antérieurement à toujours favorisé cela, au lieu de favoriser davantage le transport en commun dans la ville de Montréal, à l'intérieur des limites de la ville. Elle a pris toutes sortes de mesures dans ce sens-là, dans cette direction-là.
(minuit)

M. Lessard: Je vous avoue que par rapport à des villes européennes, on est très en retard.

M. Lorange: Peut-être, mais...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevette: M. le Président, j'ai manqué une série de mémoires, ce soir, mais il y en a quelques-uns, depuis cet après-midi, qui m'ont frappé, à savoir qu'on demande au ministère d'intervenir pour ne pas émettre, avec la bénédiction de l'Etat — on a employé l'expression tantôt — des permis suite à des infractions répétées ou quoi que ce soit. J'aimerais demander à leur conseiller juridique, parce qu'on est pris, dans un Parlement, avec des contraintes de ligues de droit de l'homme, avec toutes sortes d'opinions qui nous viennent d'un peu partout, y compris celles de l'Opposition qui se dit carrément favorable aux recommandations, mais quand vient le temps d'appliquer une recommandation, elle invoque les libertés individuelles.

Etant donné qu'il y a des moyens, avec les tribunaux civils, de récupérer des sommes d'argent, même si cela devient difficile de...

M. Allard: C'est illusoire, concernant ce groupe de personnes, on peut difficilement les retracer. Je peux vous donner quelques exemples que le greffier de la Cour municipale a apportés. Il y a des gens qu'on recherche depuis quatre ans, qui ont quinze ou vingt mandats d'emprisonnement d'émis à leur endroit. Ces gens, vous ne leur réclameriez pas ces sommes dans un tribunal civil.

On a interrogé le Bureau des véhicules automobiles. Pendant cette période, on a réémis des permis de conduire à ces gens. Si, par informatique, le Bureau des véhicules automobiles avait été informé que ces gens n'étaient pas en règle avec une Cour municipale, que ce soit celle de Montréal ou une autre, ou même la Cour des sessions de la paix, qu'il retienne temporairement le permis et qu'il informe ces gens qu'il y a un problème à la cour, que ces gens apportent un certificat attestant qu'ils ont payé les amendes pour lesquelles ils ont été condamnés. Je trouve tout à fait aberrant, quant à moi...

M. Chevette: Vous ne pensez pas que le fait... je ne sais pas s'il y aurait moyen de trouver une formule intermédiaire. Remarquez bien que je ne veux pas allonger le débat, mais ça pourrait être un excellent moyen, probablement, de redécouvrir nos "pistolets" qui s'évadent, mais lorsque la localisation s'est faite, le fait de suspendre l'émission d'un permis ou le renouvellement d'un permis pour ces individus, cela ne va-t-il pas contre les libertés de l'individu?

M. Allard: Non, l'émission d'un permis, c'est un privilège, vous avez toutes sortes de conditions qui sont dans l'avant-projet du Code de la route et qui ne permettent pas à tout le monde d'avoir un permis; il faut avoir certaines qualifications.

M. Lessard: Le directeur du Bureau des véhicules automobiles peut suspendre pour des...

M. Chevette: Je suis heureux de l'entendre. Quand on dit qu'on vous appuie, on verra si on vous appuie sur toute la ligne.

M. Allard: Je vous remercie beaucoup.

M. Lessard: On va suspendre...

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie les officiers de la ville de Montréal d'être venus présenter un mémoire devant la commission. Nous allons ajourner les travaux jusqu'à demain, étant donné qu'il reste encore pour ce soir deux mémoires à présenter et qu'il a été entendu, plus tôt en soirée, qu'ils seraient présentés demain. J'avertis déjà les membres de la commission que nous entendrons, demain matin à 10 heures, d'abord le mémoire de l'Office de la protection du consommateur et, en second lieu, le Club automobile du Québec.

La commission ajourne ses travaux jusqu'à demain matin, 10 heures.

Fin de la séance à 0 h 4

A N N E X E A

Mémoire de la ville de Québec sur
l'avant-projet du Code de la route

Remarques préliminaires

Nous remercions le gouvernement pour avoir pensé de consulter les personnes intéressées en publiant un avant-projet avant l'adoption d'un nouveau Code de la route.

Nous constatons cependant que la consultation de ce document qui comporte quatre cent cinquante articles est très difficile vu l'absence de notes explicatives et de table de concordance avec les articles du Code actuellement en vigueur. Il est souvent très difficile en effet de saisir le but poursuivi par le législateur lorsque l'on remarque que certaines dispositions du Code actuel sont sensiblement modifiées ou ne sont tout simplement pas reproduites.

La lecture de ce volumineux document nous amène à constater tantôt une timidité certaine dans l'originalité et l'innovation, tantôt une certaine audace le tout en passant par une série de vœux pieux.

A titre d'exemples qui seront plus spécifiquement traités plus loin, nous constatons que l'article 69 du Code est repris dans l'avant-projet de l'article 393. Cette disposition qui date de décembre 1973 permet à un conducteur de commettre toutes les infractions qu'il désire et cela sous le nez d'un policier si ce dernier est dans l'impossibilité de l'intercepter pour l'identifier. Aussi, à l'article 196 de l'avant-projet, on permet encore à un individu d'installer sur son véhicule un système d'échappement et un silencieux spécialement fabriqués pour faire le plus de bruit possible, à la condition que ce "silencieux" soit en bon état de fonctionnement... pour faire du bruit.

Par ailleurs, certaines amendes sont doublées ou multipliées par 5 ou par 10, ce qui pourra être qualifié d'augmentation audacieuse par certaines personnes.

Comme derniers exemples, nous référons aux infractions commises par des personnes qui ne sont pas à la conduite d'un véhicule routier, comme le cycliste et le piéton (voir les articles 331 et 350). Ces articles seront difficiles d'application et demeurent de simples vœux si le contrevenant refuse de s'identifier. Il nous semble donc de première importance que l'obligation de s'identifier prévue à l'article 310 de l'avant-projet soit étendue à tous les contrevenants pour quelque infraction que ce soit.

Remarques et suggestions

Nous examinerons maintenant de façon plus particulière certains articles de l'avant-projet de loi pour lesquels nous voulons soumettre des commentaires:

Chapitre I

Article 1

- 6° - Cette définition est incomplète.
Véhicule abandonné: il y aurait lieu de définir ce que l'on entend par véhicule abandonné. En effet, à l'article 308 il est décrété que nul ne peut abandonner un véhicule sur un chemin public ou sur une propriété de la Couronne et le dernier alinéa prévoit que cette disposition s'applique également au véhicule routier abandonné sur un terrain privé. Le mot "abandonné" comprend l'idée de laisser sans intention de reprendre. Il est subjectif au conducteur ou au propriétaire. Il serait préférable d'adopter les mots: "laisser illégalement ou sans droit" ou d'ajouter ces mots à celui "d'abandonner".
- 11° - Dans la définition d'"ensemble de véhicules routiers", il est mentionné "essieu amovible". Il serait bon de définir ce que l'on entend par les mots "essieu amovible".
- 20° - Il y aurait lieu de définir aussi ce qui constitue une plaque altérée. L'article 63, paragraphe c), décrète que c'est une infraction d'altérer une plaque au point d'empêcher l'identification d'un véhicule routier et, au paragraphe a) de conduire un véhicule routier muni d'une plaque altérée. Prenons l'exemple suivant: la lettre E sur une plaque peut facilement se lire F si la peinture a disparue accidentellement ou volontairement sur la dernière patte du E.
De loin, l'identification sera empêchée, mais de près, on pourra identifier le véhicule car les chiffres et lettres ont leur forme dans le matériau de la plaque.
La personne poursuivie pourra toujours prétendre en défense que, vue de près, la plaque permet d'identifier le véhicule puisque ce n'est que la peinture d'une partie de la lettre E qui est disparue mais non la lettre elle-même.
Il faut également souligner que l'article 41 stipule qu'une plaque d'immatriculation doit être suffisamment éclairée et libre de tout objet ou matière pouvant en empêcher la lecture mais aucune mention n'est faite de la distance normale d'où la lecture peut être faite. Il faudrait donc définir les mots "plaque altérée".

35°. "Véhicule d'urgence": n'y aurait-il pas lieu d'ajouter le véhicule du médecin, à la condition qu'il soit identifié comme tel. A titre d'exemple, il existe dans la région de Québec des voitures bien identifiées sous le nom de "Télé-Médic".

Chapitre III

Un mode d'immatriculation des bicyclettes devrait être instauré afin de démanteler les réseaux de voleurs. Actuellement, les bicyclettes volées dans une ville où des plaques sont nécessaires seront vendues dans une municipalité voisine qui n'exige aucune immatriculation. Il est donc pratiquement impossible de repérer une bicyclette volée.

Toutes les bicyclettes devraient porter une plaque d'immatriculation valide pour la durée de la bicyclette; une bicyclette volée serait plus facilement retrouvée par la plaque d'immatriculation. Il s'agirait de tenir à date les changements de propriétaire en exigeant le transfert d'immatriculation.

Nous suggérons donc d'amender en conséquence l'article 33.

Chapitre III - Section V: Port du certificat

Chapitre IV - Section V: Port du permis

Comme l'avant-projet de loi prévoit une hausse sensible des amendes, nous suggérons l'instauration de l'avis de 48 heures pour certaines infractions comme celles visant le port du certificat d'enregistrement, le port du permis de conduire, le port du certificat d'assurabilité, ainsi que certaines infractions concernant les accessoires et équipements des véhicules routiers.

Ainsi, celui qui n'a pu se rendre compte qu'un feu arrière est défectueux ou celui qui oublie son permis de conduire à la maison, aurait 48 heures pour se rapporter à la police et prouver que son véhicule est réparé ou encore pour exhiber son permis de conduire.

Article 55 — paragraphe c)

Il est un peu illusoire de croire qu'un marchand va toujours penser de rédiger un document établissant qu'un véhicule prêté l'a été pour une heure ou une journée, soit le temps d'effectuer l'examen périodique ou les réparations mineures du véhicule de son client.

Article 56

Cet article oblige un conducteur d'exhiber les pièces visées à l'article 55 sur demande d'un agent de la paix ou d'une personne intéressée.

Qu'entend-on par "personne intéressée"? Cette expression inclut-elle le témoin d'un accident ou d'une infraction? Nous croyons qu'il faudrait définir la compréhension de cette expression.

Articles 57, 62 et 63

A ces articles, il y aurait lieu d'indiquer comme dans le Code actuel, un minimum de jours d'emprisonnement, à défaut du paiement de l'amende.

Articles 66 et 67

Ici se pose la question du mineur que l'on autorise à conduire un véhicule routier.

Il nous semblerait logique que le mineur soit considéré comme majeur pour l'application du Code de la Route afin qu'il puisse être traduit devant la Cour des poursuites sommaires, à moins qu'il ne demande lui-même ou par son tuteur ou son avocat d'être traduit devant le tribunal de la jeunesse.

A titre d'exemple, le mineur accusé d'avoir brûlé un feu rouge devrait être assigné à comparaître devant une Cour municipale ou la Cour des poursuites sommaires plutôt que d'être plongé, avec ses parents, dans la lourdeur administrative du tribunal de la jeunesse. Si on ne permet pas au mineur d'effectuer un paiement libératoire sur réception d'un avis préalable, on le place dans une situation plus défavorable que celle du majeur. En cette année de l'enfant, il nous semble qu'on devrait laisser ce dernier libre de payer sa contravention ou de choisir de contester devant la Cour de son choix, sans que ses parents ou tuteur ne soient dérangés pour se présenter aux professionnels du tribunal de la jeunesse.

Article 86

L'obligation pour le directeur général de rappeler à un titulaire d'un permis à subir un examen à tous les dix ans devrait s'appliquer uniquement aux titulaires qui ont été impliqués dans un ou plusieurs accidents ou qui ont perdu des points durant cette période.

Articles 92, 93, 94, 95 et 128

A ces articles, il faudrait prévoir un nombre minimal de jours d'emprisonnement à défaut du paiement de l'amende imposée.

Articles 129 et suivants

La suspension des permis ne veut plus dire grand-chose si la plupart des individus affectés peuvent s'adresser au tribunal pour obtenir un permis d'utilisation restreinte. L'expérience démontre que les tribunaux sont excessivement larges dans l'octroi de l'ordonnance nécessaire à l'émission de ces permis. Cette procédure devrait être révisée.

Article 174

La référence au paragraphe d) de l'article 173 devrait être remplacée par une référence au paragraphe c).

Article 186

Il faudrait ajouter une réserve ou une référence à l'article 180 qui spécifie que dans le cas d'un cyclomoteur, l'éclairage doit être de 90 mètres et non de 250 mètres.

Article 187

Il serait bon de prévoir à cet article ou ailleurs l'obligation pour un conducteur de nettoyer et le pouvoir pour un agent de la paix d'exiger de nettoyer aussi le rétroviseur et les fenêtres des véhicules.

Il arrive que certains conducteurs imprudents se contentent de conduire, l'hiver, avec une visibilité très réduite, soit quelques centimètres seulement dans le pare-brise alors que la fenêtre arrière est complètement obstruée par de la neige ou de la glace.

Chapitre VIII — Section IV**Article 196**

Comme nous le mentionnions précédemment, cet article n'est pas assez sévère. Il permet en effet d'installer sur un véhicule un silencieux fabriqué spécialement pour faire du bruit à la condition qu'il soit en parfait état de fonctionnement. Il est vrai cependant que certaines normes peuvent être prescrites par règlement du Gouvernement, mais il serait préférable de corriger cette lacune dans le texte même de cet article de la Loi pour éviter le plus possible la législation postérieure par règlement du Gouvernement.

Article 200

Cet article devrait interdire les verres, genre miroir, qui ne sont transparents que de l'intérieur. L'utilisation de ce matériau est dangereuse car les rayons de soleil sont réfléchis et risquent d'aveugler les autres utilisateurs des voies publiques.

Chapitre IX**Article 230, paragraphe b)**

2° — L'obligation d'installer à toute intersection une signalisation pour au moins une chaussée, devrait être appliquée lorsque jugé nécessaire seulement. Par le jeu des articles 421 et 437, le ministre et l'autorité locale pourraient être poursuivis dans le cas où cet article n'est pas respecté.

Article 283

Le dernier alinéa de premièrement devrait être reformulé dans un français meilleur afin d'en comprendre le sens.

Articles 298 et 299

Ces articles devraient être localisés ailleurs soit à l'article 182 et le texte de l'article 29 du Code actuel devrait être repris.

Article 303

Les mots "sauf dans le cas de nécessité" devraient disparaître. Si ces mots réfèrent uniquement au freinage dans les cas d'urgence, on devrait plutôt lire "nul conducteur ne peut, lors de la mise en marche, l'accélération ou le changement de direction d'un véhicule routier, en faire crisser les pneus".

Article 308

Le mot "abandonner" devrait être défini ou remplacé par les mots "laisser illégalement ou sans droit".

Article 310

L'obligation de s'identifier pour un contrevenant devrait être étendue à toutes les infractions pour lesquelles on ne peut exhiber le permis de conduire; c'est le cas notamment des infractions commises par les cyclistes, les piétons et les autres personnes. C'est toute la Section V, soit les articles 331 à 350, qui devient inopérante si on ne peut identifier les contrevenants. Les infractions énumérées qui ne peuvent être sanctionnées par l'application d'une amende demeurent une série de vœux pieux. L'article 74 du Code actuel devrait donc être repris en l'ajustant en conséquence.

Article 317

Le dernier alinéa de cet article permet à certains véhicules routiers de stationner aux endroits prohibés pour y laisser monter ou descendre des personnes handicapées.

Tel que rédigé, ce texte permettrait à un conducteur de stationner à un endroit prohibé le matin pour laisser descendre des personnes handicapées, de demeurer à cet endroit toute la journée, pour reprendre les mêmes personnes le soir. Nous suggérons donc le texte suivant:

"Malgré l'alinéa précédent, un véhicule routier servant à transporter une personne handicapée et identifiée au moyen du symbole de l'accessibilité universelle, peut être immobilisé aux endroits où le stationnement est prohibé, uniquement pendant la période de temps nécessaire pour permettre l'embarquement ou le débarquement d'une telle personne".

Article 318

Si cet article est utile pourquoi référer uniquement au carburant? Le stationnement pourrait être effectué pour ajouter de l'eau au radiateur ou réparer une courroie. De toute façon, les mots "sauf en cas de nécessité" démontrent une situation d'urgence qui est aussi valable pour ajouter de l'essence que pour d'autres réparations mineures.

Articles 324 et suivants

Dans cette Section IV, il serait bon de prévoir que les circuits d'autobus affectés au transport d'écopliers doivent être déterminés en collaboration avec l'autorité locale. Souvent il suffirait de modifier les circuits quelque peu pour éviter des risques d'accidents mortels. Qui mieux que l'autorité locale connaît bien les endroits qui devraient être évités par les écoliers qui attendent l'autobus scolaire?

Article 349

Le deuxième alinéa devrait se lire comme suit:

"Cependant, lorsque le véhicule est muni à l'avant de deux banquettes individuelles, le nombre de passagers y compris le conducteur est réduit à deux".

Article 352

Puisque cet article ne veut certainement pas dire que le ministre peut faire la pluie et le beau temps, il devrait être localisé aux environs de l'article 410 pour en comprendre le sens et la portée.

Article 363

Les pénalités prévues pour excès de vitesse ne sont plus graduées suivant le nombre de kilomètres-heure qui excèdent la vitesse permise tel que c'était anciennement stipulé dans le Code de la Route.

Il nous semble cependant qu'il est plus dangereux de circuler à cent kilomètres-heure dans une zone où la vitesse permise est de cinquante kilomètres-heure que de circuler à soixante kilomètres-heure dans la même zone. L'amende devrait donc, à notre point de vue, être proportionnelle à la vitesse excédant celle permise.

Articles 371 et suivants

Nous suggérons d'ajouter aux articles qui traitent des amendes une disposition à l'effet qu'à défaut de payer l'amende, le contrevenant est condamné à l'emprisonnement minimal de huit jours.

Article 386

c) — Nous suggérons d'indiquer à la place du nombre de points de démerite prévus, une mention que des points de démerite sont prévus pour cette infraction. Ceci éviterait des complications si le constable ou l'agent de la paix commet une erreur dans l'inscription du nombre de points de démerite.

a) — Ce paragraphe exige que l'avis sommaire indique la marque, le modèle et le numéro de série du véhicule. Nous soumettons que ce paragraphe devrait être biffé au moins pour ce qui concerne le numéro de série du véhicule qui n'est pas toujours facilement identifiable.

Article 393

Nous reviendrons à cet article plus loin pour suggérer un amendement.

Article 401

Il nous semble essentiel que cet article indique un nombre minimal de jours d'emprisonnement comme l'indique actuellement l'article 66 du Code. Il faudrait prévoir également que la peine d'emprisonnement pour plus d'une infraction n'est pas purgée concurremment.

Il arrive en effet que certaines personnes cumulent les infractions pour se présenter à la Cour une journée et recevoir la condamnation pour toutes les infractions commises. Si le juge fixe l'emprisonnement de huit jours à défaut du paiement de l'amende dans chaque cas, il ne faudrait pas que le contrevenant ne purge que huit jours d'emprisonnement pour une série d'infractions afin d'éviter de payer un fort montant d'amende.

- La mention de peine d'emprisonnement non concurrente nous semble donc importante.

Article 416

Cet article nous semble inutile et ne devrait pas être reproduit dans le Code.

Article 419

Il semble y avoir une erreur dans cet article qui réfère à l'article 420 au lieu de l'article 415.

Chapitre XI

Article 431

Il nous semblerait très important que les autorités locales soient informées des accidents qui se produisent dans leur localité afin de pouvoir prendre les mesures de sécurité nécessaires afin de les prévenir.

La Loi devrait prévoir l'obligation pour le directeur général de faire parvenir copie des rapports d'accidents à chaque municipalité concernée, surtout pour les grandes villes comme Québec, Montréal et Laval. En effet, comment désirer corriger une situation dangereuse si elle est ignorée.

Assistés sociaux et aide juridique

Depuis un certain temps, nous avons remarqué que la plupart des contestations des billets de la circulation et de stationnement venaient d'assistés sociaux pouvant bénéficier de l'Aide juridique.

Comme les dispositions de la charte de la Ville prévoient un mécanisme autorisant d'annuler un billet émis par erreur, les contestations de ce genre de billets ne modifient pas les résultats d'une cause intentée dans de tels cas.

Comme l'argent du public sert souvent à défendre des causes perdues d'avance dans des cas d'infraction statutaire, il faudrait peut-être se demander si l'Aide juridique ne devrait pas être exclue de ces genres de causes.

Celui qui voudrait contester une infraction à la circulation ou au stationnement aurait à payer son avocat s'il désire avoir recours.

L'exemple de la Cour des petites créances démontre que le justiciable est assez bien servi même si tous les avocats en sont exclus.

Article 393

Nous voulons revenir, en terminant, sur l'article 393 de l'avant-projet du Code de la Route.

En 1974, la Ville de Québec avait présenté un projet d'amendement à sa charte qui modifiait le sens de l'article 69 du Code de la Route. Comme cet article venait juste d'être amendé, on a refusé les modifications à la charte en nous assurant que lors de la refonte du Code de la Route ce point serait étudié de façon plus approfondie afin de trouver une solution applicable dans l'ensemble de la Province.

Cet article 393 reproduit, à toutes fins pratiques, l'article 69 du Code de la Route tel qu'amendé en décembre 1973, alors que fut renversé le fardeau de la preuve.

Avant décembre 1973, le policier n'était pas obligé d'intercepter le contrevenant et le propriétaire du véhicule était responsable des infractions commises avec son véhicule, sauf s'il pouvait prouver que lors de l'infraction le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers autre que son chauffeur.

L'instauration du système de point de démerite a fait en sorte que cet ancien article 69 est devenu trop sévère dans son application.

Il nous semble cependant qu'avec un peu d'imagination, il serait possible de rédiger un article qui permettrait de rejoindre le conducteur contrevenant. Autrement, l'article 393 peut être considéré comme un sauf-conduit pour les contrevenants qui circulent dans les villes comme Québec, Montréal ou Laval, alors qu'il est impossible, la plupart du temps, d'intercepter les contrevenants vus en flagrant délit d'infraction.

S'il est vrai que la sécurité routière est un des principaux objectifs du Ministère des Transports et que le Gouvernement est désireux que la Province perde le championnat annuel des accidents mortels, il faudrait légiférer de façon à atteindre les objectifs suivants:

1. Rendre les propriétaires de véhicule conscients de leurs responsabilités en tant que tel. Ainsi, un propriétaire devrait être pénalisé s'il prête son véhicule à une personne qui n'a pas de permis de conduire ou dont le permis a été suspendu.
2. Faire l'éducation des automobilistes en les entraînant d'abord à respecter les règlements de la circulation. L'article 393 est loin d'atteindre ce but puisqu'il autorise du conducteur à commettre les infractions qu'il désire s'il est assuré qu'aucun policier ne peut l'intercepter.
3. Rejoindre les conducteurs contrevenants afin de pouvoir appliquer d'une façon efficace le système de points de démerite.
4. Finalement, écarter des routes de la province les conducteurs dangereux qui violent constamment ou trop souvent les règlements de la circulation.

Pour faire l'éducation des propriétaires et des conducteurs qui en ont besoin, il est absolument

essentiel de rejoindre ces derniers. Nous proposons donc un projet d'article qui permettrait toujours de rejoindre le conducteur d'un véhicule avec lequel une infraction aurait été commise. Le propriétaire ne risquerait donc plus d'être pénalisé par le paiement de l'amende et la perte de points, car s'il n'était pas le conducteur de son véhicule lors de l'infraction, il pourrait se disculper sans être obligé de comparaître en Cour.

Voici le texte que nous proposons avec les notes explicatives pour chaque paragraphe:

393.—

Notes explicatives

1.— Le propriétaire d'un véhicule automobile est responsable de toute infraction commise avec ce véhicule à rencontre des dispositions du Code de la route et des règlements municipaux concernant la circulation et le stationnement

2.— Cependant, le propriétaire inculpé pour une infraction concernant la circulation ou le stationnement peut se disculper en produisant au greffe de la Cour, dans le délai indiqué dans l'avis préalable lorsqu'un tel avis lui est adressé, sinon dans le délai fixé pour comparaître, un affidavit établissant qu'au moment de l'infraction, son véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers autre que son chauffeur ou était conduit par une autre personne signataire de l'affidavit et détentrice d'un permis de conduire.

3.— Si le propriétaire est une compagnie et que le conducteur du véhicule n'a pas été identifié lors d'une infraction à la circulation ou au stationnement, un avis préalable doit être adressé au propriétaire responsable qui peut se disculper en produisant au greffe de la Cour, dans le délai indiqué dans l'avis, mais qui ne peut être moindre que dix (10) jours, un des documents suivants:

a) une copie certifiée du contrat de location si, au moment de l'infraction, le véhicule était loué, laquelle copie doit indiquer clairement la période de location, les nom et adresse du locataire et le numéro de son permis de conduire s'il s'agit d'une personne physique. En ce cas, le locataire est le seul responsable de l'infraction et un avis préalable doit lui être adressé avant toute poursuite. Il peut cependant se disculper suivant les dispositions du paragraphe 2 qui s'appliquent "mutatis mutandis". Si le locataire est une compagnie, cette dernière peut se disculper en produisant l'affidavit mentionné au sous-paragraphe b);

b) un affidavit établissant au moment de l'infraction que son véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers autre que son employé ou préposé ou établissant qu'il était en la possession d'un de ses employés ou préposés dont les nom, adresse et numéro de permis de conduire doivent être clairement indiqués; le paragraphe 2 s'applique "mutatis mutandis" pour cet employé ou préposé.

4.— Lorsqu'une compagnie est condamnée par suite de son défaut de se disculper, l'article 15 du Code de la route (insérer le nouvel article de l'avant-projet) s'applique et le directeur doit annuler ou suspendre, pour une période d'au moins trois (3) mois, l'immatriculation du véhicule de

1.— Cette disposition est fondamentalement la même que celle du paragraphe premier de l'article 69 du Code de la route;

2.— Le propriétaire qui n'était pas le conducteur de son véhicule au moment d'une infraction pourra se disculper rapidement sans attendre son procès, en fournissant un affidavit, soit la même preuve qui est exigée dans les dernières lignes du paragraphe 1 de l'article 69 du Code de la route, si son véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers au moment de l'infraction. Si le propriétaire avait prêté son véhicule à ce moment, il devra, pour se disculper, fournir l'affidavit de la personne qui conduisait alors son véhicule. Si le propriétaire avait prêté son véhicule à une personne qui n'avait pas de permis de conduire, il ne pourra pas se disculper.

3.— La compagnie propriétaire d'un véhicule pourra également se disculper en fournissant le contrat de location, s'il s'agit d'un véhicule loué, ou le nom de son préposé conducteur.

Le locataire ou préposé deviendra alors responsable de l'infraction commise mais pourra également se disculper s'il avait permis à une autre personne de conduire le véhicule de la compagnie au moment de l'infraction.

4.— Comme le système de points de démerite ne peut s'appliquer à la compagnie qui n'a pas de permis de conduire, la seule sanction efficace serait la suspension des plaques du véhicule de cette compagnie qui aurait refusé de se disculper.

cette compagnie avec lequel l'infraction a été commise;
Cette disposition s'applique aussi au propriétaire qui n'a pas de permis de conduire.
Si la compagnie est locataire du véhicule avec lequel l'infraction est commise, une amende additionnelle de \$200.00 doit être imposée lors de sa condamnation et doit être également exigée lors du paiement libératoire.

La suspension des plaques s'appliquerait également dans le cas d'un propriétaire condamné, n'ayant pas de permis de conduire.
Si la compagnie n'était que locataire du véhicule d'une autre compagnie qui se serait excusée, en ce cas, cette compagnie locataire qui refuserait de se disculper aurait une amende additionnelle à payer afin de l'inciter à fournir le nom de son préposé pour que le système de point puisse être appliqué efficacement.

5.— Aucun point de démerite ne peut être imputé à une personne pour une deuxième infraction à moins qu'elle n'ait été interceptée lors de la première infraction ou qu'elle n'ait reçu avant la deuxième infraction l'avis préalable relatif à la première infraction.

5.— Cette disposition est prévue afin de ne prendre aucun conducteur par surprise et suspendre son permis de conduire avant qu'il ait pu prendre connaissance des infractions qu'il aurait pu commettre dans un court délai.

6.— Lorsqu'un agent de la paix intercepte un véhicule à la suite d'une infraction à la circulation ou au stationnement et qu'il constate que le conducteur est domicilié en dehors de la province, il peut exiger au cautionnement dont le montant doit être égal au minimum de l'amende prévue pour l'infraction commise.

6.— Le principe de l'interception étant conservé, il est normal d'exiger un cautionnement d'un conducteur domicilié en dehors de la province.

Si l'augmentation des amendes est le seul moyen prévu par le gouvernement pour faire réfléchir les conducteurs imprudents ou impénitents, nous croyons que cette mesure est nettement insuffisante. En effet, les conducteurs étant assurés de ne pas être interceptés par la police si aucun n'est en vue, peuvent s'en donner à cœur joie pour violer la loi et les règlements de la circulation. Les conducteurs seront donc plus vigilants pour observer la présence de policiers que pour observer les règles de la circulation.

Or, la crainte d'être pénalisés sans interception, plus l'augmentation des amendes feraient réfléchir sérieusement la plupart des conducteurs. S'il est vrai que la crainte est le commencement de la sagesse, on ne devrait pas hésiter à adopter une mesure du genre de celle proposée afin de mettre de l'ordre sur les chemins publics de la province, y compris ceux des grandes villes, où l'interception est, la plupart du temps, impossible.

Nous osons croire que ces quelques commentaires pourront être utiles aux membres de la commission parlementaire afin que puissent être adoptées les mesures qui seront jugées les plus efficaces pour la confection du nouveau Code de la route.

Brochu, Roy & Boutin
Procureurs de la Ville de Québec

A N N E X E B

Mesures prises dans le domaine de la sécurité routière entre novembre 1976 et août 1979

Le niveau de sécurité sur nos routes dépend du comportement de ses usagers. Un comportement ne se modifie pas radicalement du jour au lendemain. Il faut mettre en place des mécanismes qui agissent peu à peu sur les usagers et les incitent à modifier progressivement leur conduite.

Pour y arriver, le ministre des Transports annonçait, dans le livre bleu, publié en avril 1977, et intitulé "Pour une réforme de l'assurance automobile", son programme d'action pour les prochaines années dans le domaine de la sécurité routière.

Deux ans et demi plus tard, le programme a, à toutes fins pratiques, été réalisé dans sa presque totalité.

La formation nous apparaissait alors, et encore maintenant, comme la clé de voute de toute action efficace en sécurité routière. Nous avons pris les mesures suivantes dans ce champ.

1— Formation

Pour réussir dans ce domaine, il faut la présence de cinq éléments: 1) du matériel pédagogique 2) des enseignants 3) des cours 4) des examens et enfin 5) de l'information générale au public.

1) Matériel pédagogique

Nous avons fait rédiger, imprimer et diffuser 7 manuels disponibles pour tous chez l'Editeur officiel:

- a) Les techniques de conduite, mars 1979
- b) Le conducteur, décembre 1978
- c) La signalisation routière et le conducteur, novembre 1978
- d) Le guide de la route, janvier 1978
- e) Le manuel du conducteur de véhicules lourds, (à l'impression)
- f) La mécanique des véhicules automobiles, (à l'impression)
- g) Les lois et règlements à l'intention du conducteur, (à l'impression).

2) Des enseignants

Nous avons pris des arrangements avec trois cégeps afin que des cours de formation de moniteurs soient organisés sur une base de formation professionnelle. Les cégeps diffusent des cours à Montréal (Vieux-Montréal), à Trois-Rivières (Vieilles Forges) et à Québec (François-Xavier Garneau) depuis septembre 1978.

3) Des cours

En 1977, nous avons fait refondre entièrement les programmes des cours donnés par les écoles de conduite. Ces cours ne contenaient que 8 heures de théorie et 6 heures de pratique. Maintenant l'enseignement minimum est de 30 heures de théorie 10 heures de pratique pour les véhicules à transmission manuelle et 8 heures pour les véhicules à transmission automatique.

De plus, le ministère de l'Education a été pressenti pour introduire ces cours dans le réseau public. Dès septembre 1980, un cours de base en sécurité routière fera partie du programme d'enseignement dans les écoles.

Actuellement, au moins 20 commissions scolaires régionales diffusent des cours de conduite dans le cadre de leurs programmes d'enseignement aux adultes.

En juin 1979, un arrêté en conseil fut adopté pour permettre la diffusion par les écoles de conduite d'un cours spécialisé de formation en conduite de la motocyclette.

En 1978 et en 1979, nous avons diffusé dans le réseau des écoles publiques des programmes de sensibilisation à la sécurité routière par l'entremise des programmes Sagix et Maxi 100. Le programme Sagix m'apprend, utilise la méthode des mobiles et des chansonnettes et s'adresse à tous les enfants de la maternelle et de première année.

Le programme Bingo Sagix s'adresse aux élèves de première, deuxième et troisième année. Il s'agit d'un jeu de bingo avec prix à gagner dont les données sont les règles de la signalisation.

Sagix plus en est une formule évoluée pour élèves plus âgés. Enfin, Maxi-100 est un jeu de même nature mais qui fut distribué dans les cégeps.

4) Des examens

Au cours de l'année 1978, tous les examens de conduite administrés par le bureau des véhicules automobiles ont été transformés. Une équipe a été chargée de reviser continuellement ces examens de façon à mieux rejoindre les besoins d'évaluation de la compétence des conducteurs.

Ces examens connaîtront prochainement d'autres modifications car le test pratique devra se passer sur piste afin de pouvoir réaliser des manoeuvres difficiles à exécuter dans le trafic.

Les candidats aux permis d'autobus et de motocyclettes passent maintenant des examens spécifiques et obtiennent des permis restreints aux véhicules avec lesquels ils ont réussi l'examen.

De plus, un psychologue a été engagé pour développer un examen d'attitude suite à la décision prise, découlant d'une recommandation du rapport de la firme Idéacom, d'émettre des permis provisoires pour une période de deux ans. Cette mesure est en vigueur depuis juin 1979.

Nos examinateurs ont également été soumis à des cours spécifiques de formation quant à la motocyclette et aux véhicules lourds afin qu'ils puissent mieux répondre aux besoins.

Enfin, depuis juin 1978, les élèves des écoles de conduite sont tous astreints aux examens du bureau, contrairement à la situation antérieure où seul un candidat sur cinq était examiné par le bureau.

Pour répondre à ces examens maintenant spécialisés, un nouveau système de classes de permis de conduire entrera en vigueur en juin 1980 quoique certaines de ces classes soient déjà entrées en vigueur depuis juin 1979.

Un nouveau guide médical pour déterminer l'aptitude à conduire est en cours de rédaction avec le concours des diverses associations de spécialistes en médecine. Ce nouveau guide sera disponible dès octobre 1979.

5) De l'information générale au public

De multiples programmes ont été mis sur pied pour rejoindre le grand public. Nous avons distribué quelques millions de dépliants relatifs à la ceinture de sécurité, au système de points de démerite, aux permis de conduire, à la sécurité routière, etc..

Nous avons utilisé la radio et la télévision pour diffuser le célèbre message "Tout le monde s'attache au Québec".

Nous avons lancé une revue spécialisée intitulée "Sécurité Transports" qui est diffusée à tous les milieux qui oeuvrent dans le domaine de la sécurité routière: écoles de conduite, compagnies de transport, médias d'information, et tous ceux qui en font la demande. Cette revue est publiée quatre fois par année mais cette fréquence pourra être augmentée au besoin.

Dans ses programmes d'éducation publique, le ministère dispose de trois simulateurs de collision pour promouvoir le port de la ceinture de sécurité. Ces simulateurs sont utilisés aussi par les forces policières. Ils servent dans les expositions régionales, les manifestations locales, les centres d'achats, etc.. Des milliers de brochures sur la sécurité routière sont alors diffusées par la même occasion.

II— Etudes

a) Rapport Idéacom

Afin de connaître les meilleures façons de nous adresser à la population la plus visée par les accidents d'automobiles, soit les jeunes conducteurs, nous avons commandité une étude qui a connu beaucoup de succès, qui nous a été remise en janvier 1979 par la firme Idéacom et qui est utilisée par tous ceux qui oeuvrent dans le domaine de la sécurité routière.

b) Rapport Jodoin

Parallèlement à cela, le commissaire Jodoin étudiait la sécurité par autobus et son rapport rendu public en mars 1979 nous amenait à prendre plusieurs mesures dans ce secteur, qui ont déjà été annoncées par ailleurs, au niveau de l'inspection mécanique, de la qualification des conducteurs et de la modification des règlements relatifs aux autobus.

III— Législation

Beaucoup de règlements ont été adoptés ou modifiés afin d'accroître la sécurité sur nos routes. Il faut cependant attirer l'attention sur quatre mesures particulièrement importantes.

a) La loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile

Elle a été amendée pour imposer des suspensions de permis de conduire pour une période de trois mois à toute personne trouvée coupable de: négligence criminelle au volant, délit de fuite, conduite dangereuse, conduite avec facultés affaiblies, refus de subir le test d'haleine et enfin d'avoir conduit avec plus de 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang. Le système de points de démerite a été modifié en conséquence.

b) Le Code de la route

L'avant-projet du Code de la route qui a été déposé en juin est l'aboutissement d'un travail de plusieurs années, réalisé par une équipe pluridisciplinaire qui s'est inspirée de la législation québécoise, de celles des autres provinces et états américains, du modèle de réglementation de la circulation routière pour les pays d'Amérique par l'Organization des états américains et de l'Uniform Vehicle Code publié par l'American Association of Motor Vehicle Administrators.

c) Les permis spéciaux

Une directive réglementant l'émission des permis spéciaux requis pour le déplacement d'objets hors dimensions a été adoptée en juin 1979 pour accroître la sécurité de la circulation lors de leur transport.

d) Les limites de vitesse

Lors de l'adoption, en janvier 1978, des lois nécessaires à la transformation au système métrique de nos limites de vitesse, celles-ci ont été ramenées sur les autoroutes de 70 milles à l'heure à 62 milles à l'heure, soit 100 kilomètres.

e) L'inspection mécanique

Dans le domaine de l'inspection mécanique, des amendements ont été apportés pour obliger celui qui demande l'immatriculation d'un véhicule provenant de l'extérieur du Québec à présenter un certificat de conformité mécanique avant d'être immatriculé; de même depuis juillet 1979, tous les autobus faisant l'objet d'un transfert de propriété doivent être préalablement inspectés. Cette disposition s'ajoute à la directive d'août 1978 imposant l'obligation aux autobus d'afficher une fiche technique démontrant une inspection à tous les trois mois.

IV— Surveillance routière

Nous avons fait des démarches auprès du ministère de la Justice afin de coordonner l'action policière sur les routes du Québec en fonction des endroits identifiés comme dangereux et des moments de la semaine ou du mois où une surveillance peut s'avérer plus rentable.

L'augmentation des infractions quant au port de la ceinture de sécurité, constatée par la Sûreté du Québec est très remarquable. En effet, plus de 70 000 billets d'infraction ont été émis pour contravention aux dispositions de la loi relativement à la ceinture de sécurité.

Nous avons également entrepris l'étude d'une force policière spécialisée en circulation routière et qui serait chargée d'agir un peu comme les patrouilles de la route qu'on connaît aux Etats-Unis.

Enfin, depuis janvier 1978, une nouvelle formule de rapport d'accident est en vigueur. Elle nous permet de connaître avec plus de précision les coordonnés d'un accident et devient ainsi un moyen plus efficace de détection des correctifs à apporter en sécurité routière.

V— Réorganisation administrative

Nous sommes à compléter la réorganisation de la direction de la Sécurité routière. Nous voulons que le service appelé, Etudes en sécurité routière, soit en mesure de jouer un rôle dynamique dans le diagnostic des causes d'accident au Québec et puisse nous indiquer les remèdes à apporter qui soient propres à notre situation particulière.

Enfin en juin 1979, nous avons obtenu pour le service de la vérification mécanique, l'autorisation du Conseil du trésor d'engager 25 mécaniciens de plus afin que nous puissions établir des programmes de contrôle de l'état des véhicules utilisés au Québec. Nous mettrons d'abord l'accent sur les autobus mais nous interviendrons aussi dans le domaine des camions et des autres véhicules.

VI—Coordination et concertation

La loi du ministère des Transports sanctionnée le 29 mars 1972 donne au ministre des Transports la responsabilité de "promouvoir le développement et la mise en oeuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents". Cependant, la sécurité routière rejoint les préoccupations de bien d'autres organismes, particulièrement dans certains aspects de leurs activités.

Afin de coordonner toutes ces activités et de créer un organisme de concertation sur les meilleures mesures à prendre, le Conseil des ministres a créé en juin 1979 un "Comité interministériel de sécurité routière" sous la présidence du ministre des Transports et composé du ministre de la Justice, du ministre de l'Education, du ministre des Consommateurs qui sont assistés par le Directeur général du BVA, le Directeur général de la Sûreté du Québec, le Sous-ministre de l'Education et le Président de la Régie de l'assurance automobile de même que d'un secrétaire permanent.

Ce comité saura donner à la sécurité routière une vigueur nouvelle qui se répercutera par le Conseil des ministres dans tous les ministères et organismes du gouvernement du Québec où cela sera nécessaire.

Conclusion

La sécurité routière est devenue non seulement une préoccupation constante du ministère des Transports mais également une activité privilégiée importante.

Il est important de mettre en place des mécanismes durables et systématisés qui pourront traduire en programmes réguliers des mesures indispensables à la transformation du comportement de l'usager de la route québécoise. Ces programmes maintenant conçus connaîtront des développements profonds dans les années à venir. Cela est d'autant plus important que nous replongeons vers un cycle de recrudescence des tragédies routières partout en occident. L'Express du 27 juin 1979 mentionne que telle est la situation en France, et les bulletins publiés mensuellement par l'American Association of Motor Vehicles Administrators font état de la même situation aux Etats-Unis.

En Ontario, la situation a tendance à devenir encore plus dramatique comme nous le rapportaient les journaux. Grâce à notre action, même si le Québec connaît aussi une recrudescence certaine des accidents, nous avons réussi à empêcher que cet accroissement prenne l'ampleur de ce qui se produit ailleurs. Il ne faut donc pas diminuer nos efforts.

Québec, août 1979

ANNEXE C**Commission parlementaire****Avant-projet
Code de la route****Mémoire présenté par
L'Association des policiers provinciaux du Québec**

le 11 août 1979

Notes préliminaires

L'Association des Policiers Provinciaux du Québec représente 4,438 membres, répartis sur tout le territoire québécois. De par le rôle important que jouent ses membres en matière de sécurité routière, ses représentants se croient justifiés de faire la critique constructive de l'avant-projet de loi pour la refonte du Code de la route.

Une analyse sommaire de l'avant-projet de Loi nous a convaincus du sérieux des modifications proposées. Les changements suggérés par l'Honorable Ministre des Transports sont certes le résultat de plusieurs mois de recherches et d'analyses.

Règle générale, nous constatons que le projet déposé pour étude correspond par les mécanismes de contrôle qu'il établit, les normes qu'il édicte, à la situation qui prévaut ou qui devrait prévaloir dans ce domaine.

Pour ne nommer que quelques-uns des amendements inscrits à l'avant-projet de Loi, notons l'obligation à tous les dix ans de rappeler à subir un examen tous les titulaires d'un permis de conduire, la notion de virage à droite sur un feu rouge, etc..

A notre point de vue, le nouveau Code de la route est susceptible d'améliorer la sécurité routière. Il est à espérer que nous franchirons bientôt avec ces nouveaux règlements, une étape vers une diminution des accidents et infractions.

Il y a cependant certains articles dans cet avant-projet de Loi qui pourraient être modifiés, soit pour les rendre plus applicables, soit pour en clarifier la portée, soit encore pour permettre à un agent de la paix ou à l'officier autorisé de mieux contribuer à la sécurité routière. Vous trouverez dans les pages qui suivent nos remarques sur ces articles.

ASSOCIATION DES POLICIERS
PROVINCIAUX DU QUÉBEC

CHAPITRE III

SECTION V

Le port du certificat

Article 56

Une personne qui conduit un véhicule routier sur un chemin public doit remettre les pièces visées à l'article 55 sur demande d'un officier autorisé par le directeur général et muni d'un certificat d'identité signé par le directeur général et attestant qu'il est chargé de l'exécution du présent code, sur demande d'un agent de la paix ou, sur demande d'une personne intéressée, lorsque le véhicule routier est impliqué dans un accident, afin que cette personne, cet agent de la paix ou cet officier puisse examiner ces pièces.

Sous réserve des autres dispositions du présent code, ces pièces doivent être remises à leur détenteur dès qu'examen en a été fait.

Cet article oblige une personne qui conduit un véhicule routier sur un chemin public et dont le véhicule est impliqué dans un accident, à remettre les pièces visées à l'article 55 sur demande d'un officier autorisé ou un agent de la paix, soit le certificat d'immatriculation, le contrat de location ou le document sur la durée du prêt.

Dans la section VI, Infractions et peines, à l'article 60, on peut lire:

Article 60

Quiconque contrevient à l'un des articles 24, 30, 49, 54 ou 56, commet une infraction et est passible, en outre des frais d'une amende d'au moins cent dollars et d'au plus deux cents dollars.

A notre avis, l'article 56 devrait être précisé davantage concernant les pouvoirs d'un officier autorisé ou d'un agent de la paix qui fait face au refus d'un conducteur de se conformer à l'obligation qui lui est imposée.

Il devrait être permis à un agent de la paix qui fait face à un tel refus de détenir sans mandat le conducteur du véhicule routier jusqu'à ce qu'une identification positive soit faite.

Nous suggérons d'ajouter après le premier paragraphe de l'article 56 ce qui suit:

"Un agent de la paix peut arrêter sans mandat une personne qui contrevient aux dispositions du premier alinéa, jusqu'à ce qu'elle puisse s'identifier d'une façon satisfaisante."

Cette modification facilitera l'application de la présente Loi. Elle assurera une meilleure protection aux citoyens et par ricochet, permettra de mieux faire échec aux personnes qui constamment, pour divers motifs, tentent de déjouer la justice.

CHAPITRE IV

SECTION I Les classes de permis

Article 65

Nul ne peut conduire un véhicule routier sur un chemin public à moins d'être titulaire:

- a) d'un permis de conduire de la catégorie et de la classe appropriée déterminée par règlement du gouvernement; ou
- b) d'un permis d'apprenti-conducteur de la classe appropriée déterminée par règlement du gouvernement.

Nous croyons qu'il est temps qu'un effort soit fait afin d'essayer d'enrayer les vols de permis de conduire et la falsification des permis. Un moyen qui nous apparaît efficace serait l'addition à l'article 65 du paragraphe suivant:

- "c) Tout permis de conduire ou d'apprenti-conducteur doit porter la photo du détenteur lors de l'émission ou du renouvellement du permis."

CHAPITRE IV

SECTION V Le port du permis

Article 90

Les personnes visées aux articles 88 et 89 doivent remettre leur permis de conduire, leur permis d'apprenti-conducteur ou leur permis de chauffeur de taxi sur demande d'un agent de la paix, d'un officier du ministère ou, sur demande de tout personne intéressée, lorsque le véhicule routier concerné est impliqué dans un accident, afin que cette personne, cet agent de la paix, ou officier puisse examiner ce permis.

Sous réserve des autres dispositions du présent code, ce permis doit être remis à son détenteur dès qu'examen en a été fait.

SECTION VI Infractions et peines

Article 94

Quiconque contrevient à l'un des articles 65, 70, 73, au premier alinéa de l'article 74, à l'article 90 ou au deuxième alinéa de l'article 91 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende d'au moins cent dollars et d'au plus deux cents dollars.

Nous faisons à l'égard de ces articles les mêmes remarques qu'à l'article 56.

Pour compléter nos remarques, aux articles 56, 60, 90 et 94, nous référons ici au CHAPITRE IX, SECTION I, Dispositions générales, Article 310 et, SECTION IX, Infractions et peines, Article 374, qui se lisent comme suit:

Article 310

Nul ne peut consommer des boissons alcooliques dans un véhicule routier en marche ou immobilisé sur un chemin public ou en consommer en quelque endroit que ce soit sur un chemin public.

Un agent de la paix peut arrêter sans mandat une personne qui contrevient aux dispositions du premier alinéa et qui ne peut s'identifier d'une façon satisfaisante.

Malgré le premier alinéa, le gouvernement peut autoriser, à certaines conditions, la consommation de boissons alcooliques dans certaines catégories de véhicules routiers qu'il détermine.

Article 374

Quiconque contrevient à l'un des articles 232 (1°), 235 (1°), 309, 310, 323, 355 ou 368 (2°) commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende d'au moins cent dollars et d'au plus deux cents dollars.

Il est bon de souligner que le législateur, à l'article 310, rejoint notre demande vis-à-vis des articles 56 et 90.

De plus, il semble qu'à première vue, les infractions reprochées aux articles 56 et 90 ne sont certes pas plus graves puisque le législateur a prévu les mêmes amendes, soit d'au moins cent dollars et d'au plus deux cents dollars (voir articles 60, 94 et 374).

CHAPITRE VI

L'enseignement de la conduite d'un véhicule routier

SECTION I Dispositions générales

Article 116

Un fonctionnaire du ministère des transports, son conjoint ou son enfant mineur, ne peut, sous peine de destitution, avoir des intérêts directs ou indirects dans une école de conduite mettant en conflit son intérêt personnel et les devoirs de sa fonction.

Toutefois, il n'y a pas lieu à destitution si un tel intérêt lui échoit par succession, legs ou donation pourvu qu'il y renonce ou en dispose avec toute la diligence possible.

A moins qu'il n'ait reçu une permission écrite du ministre des transports, un fonctionnaire du ministère des transports ne peut collaborer à l'enseignement, au sein d'une école de conduite qui dispense un ou des programmes de formation relatifs à la conduite d'un véhicule routier, sous peine de mesures disciplinaires.

A notre sens, cette disposition devrait faire partie, s'il y a lieu, du code de déontologie, et non de la présente Loi.

Nous croyons que les règles de conduite des fonctionnaires du ministère des transports qui au surplus prévoient des sanctions disciplinaires, devraient se retrouver dans un règlement du ministère à cet effet, plutôt que parmi les dispositions d'un Code de la route.

CHAPITRE IX

La circulation

SECTION I Dispositions générales

Article 283

Aux lieux où des feux de circulation sont en opération, le conducteur d'un véhicule routier doit:

- 1° En face d'un feu rouge, immobiliser son véhicule avant la traverse de piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, à la ligne latérale de la chaussée qu'il croise. Il ne peut reprendre sa route que lorsqu'une signalisation lui permettant d'avancer apparaît.
A moins qu'une signalisation ne l'interdise ou qu'un feu de piéton n'accorde le droit de passage aux piétons, le conducteur peut effectuer un virage à droite après avoir immobilisé son véhicule et s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre en toute sécurité; dans ce cas, il doit accorder la priorité de passage aux piétons déjà engagés dans l'intersection et aux véhicules qui circulent sur la voie sur laquelle il veut s'engager à une distance telle qu'il y aurait risque d'accident.
- 2° En face d'un feu rouge clignotant, effectuer un arrêt complet et se conformer aux dispositions de l'article 271.
- 3° En face d'un feu jaune, arrêter à la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser, à moins qu'il n'y soit engagé ou en soit si près qu'il lui serait impossible de le faire sans danger. Il ne peut reprendre sa route que lorsqu'une signalisation lui permettant d'avancer apparaît.
- 4° En face d'un feu jaune clignotant, ralentir la vitesse de son véhicule et continuer sa route après s'être assuré qu'il peut le faire sans risque.
- 5° En face d'un feu vert, continuer tout droit ou tourner à gauche ou à droite, à moins d'une signalisation contraire installée par le ministre des transports ou l'autorité locale; il doit néanmoins céder le passage aux véhicules routiers qui se trouvent déjà dans l'intersection et aux piétons qui y sont déjà engagés.
Cependant, le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage à gauche doit céder le passage à un véhicule routier venant en sens inverse.
- 6° En face d'un feu vert clignotant, continuer tout droit, tourner à gauche ou à droite, à moins d'une signalisation contraire installée par le ministre des transports ou l'autorité locale.
Il doit néanmoins céder le passage aux véhicules routiers qui se trouvent déjà dans l'intersection et aux piétons qui y sont déjà engagés.
- 7° En face d'une flèche verte, circuler uniquement dans le sens indiqué par la flèche; il doit néanmoins céder le passage aux véhicules routiers qui se trouvent déjà dans l'intersection et aux piétons qui y sont déjà engagés.

Il s'agit d'une nouvelle disposition qui autorise un virage à droite en face d'un feu rouge de circulation. Comme nous l'avons mentionné dans les notes préliminaires, cette libéralisation nous semble une mesure adéquate dans le contexte actuel.

Nous réalisons tout de même qu'il y a certains risques d'adopter une telle mesure si elle n'est pas assortie de toutes les précautions nécessaires. Il faudrait prendre les dispositions requises lors d'une campagne de publicité pour bien informer la population et sensibiliser celle-ci à ce nouveau règlement.

Considérant les habitudes de conduite souvent téméraires ou hasardeuses des conducteurs, un tel changement dans les règlements de la circulation, pourrait augmenter les risques d'accidents s'il n'est pas appliqué adéquatement.

CHAPITRE IX

La circulation

SECTION I

Dispositions générales

Article 308

Sauf en cas de nécessité, nul ne peut abandonner un véhicule routier sur un chemin public, ou sur une propriété de la Couronne.

Un agent de la paix ou un officier du ministère chargé de l'application du présent Code est autorisé à déplacer, faire déplacer et remiser, aux frais de son propriétaire, un véhicule abandonné conformément au premier alinéa.

La personne qui procède au remisage doit effectuer des recherches raisonnables en vue de retrouver le propriétaire du véhicule abandonné.

A l'expiration d'un délai de soixante jours de la date de remisage, si personne n'est venu réclamer le véhicule, la propriété en est transférée à la curatelle publique qui peut en disposer librement; dans ce cas, les frais de remisage encourus ne peuvent excéder la valeur marchande du véhicule.

Ces dispositions s'appliquent également au véhicule routier abandonné sur un terrain privé, à la suite de la réquisition du propriétaire du terrain.

Dans le but de prévenir les accidents de toutes sortes et de faire réaliser à tout conducteur le danger d'abandonner, même en cas de force majeure, un véhicule routier sur un chemin public, une propriété publique ou privée, nous suggérons d'ajouter au dernier paragraphe de l'article 308 ce qui suit:

"Celui qui abandonne un véhicule routier sur un chemin public, sur une propriété de la Couronne ou sur un terrain privé, doit aviser sans délai un agent de la paix ou un officier autorisé."

Une telle disposition permettrait de faciliter l'application du troisième alinéa de cet article quant aux recherches du propriétaire dudit véhicule.

CHAPITRE IX

La circulation

SECTION VII

La vitesse

Article 363

Nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse:

- a) inférieure à soixante kilomètres par heure et supérieure à cent kilomètres par heure sur les autoroutes, à l'exception des autobus de type interurbain pour lesquels la vitesse maximale permise est de cent dix kilomètres par heure;
- b) excédant quatre-vingt-dix kilomètres par heure sur les grands chemins publics numérotés à surface en béton de ciment, en béton bitumineux et autres surfaces du même genre en dehors des cités, villes et villages;
- c) excédant quatre-vingt kilomètres par heure sur les autres chemins publics à surface en béton de ciment, en béton bitumineux et autres surfaces du même genre en dehors des cités, villes et villages;
- d) excédant soixante-dix kilomètres par heure sur les chemins publics en gravier en dehors des cités, villes et villages;
- e) excédant soixante kilomètres par heure sur les chemins publics de terre en dehors des cités, villes et villages;

- f) excédant cinquante kilomètres par heure dans les cités, villes et villages, sauf sur les autoroutes et sur les chemins publics ou parties de chemins publics sur lesquels l'autorité compétente a placé une signalisation conformément à l'article 364;
- g) excédant cinquante kilomètres par heure dans les zones scolaires lors de l'entrée ou de la sortie des élèves.

Nul ne peut conduire un véhicule routier à une lenteur susceptible de aêner ou d'entraver la circulation normale, excepté dans le cas où la chose est requise par mesure de sécurité ou de nécessité.

Une raison majeure, soit celle de la sécurité, nous porte à être en désaccord avec la proposition contenue à l'article 363, par. a), concernant les autobus de type interurbain.

Actuellement, la vitesse permise sur les autoroutes est de 100 kilomètres par heure. Cette limite de vitesse devrait être maintenue pour tous les véhicules routiers, y compris l'autobus de type interurbain. L'application de l'article 363, par. a), tel que rédigé, ne ferait qu'inciter les conducteurs de véhicules routiers à ne pas respecter la vitesse permise. Les conducteurs de véhicules routiers, frustrés de se voir continuellement dépassés par un autobus de type interurbain, auraient tendance à aller plus vite ou, à tout le moins, prendre la voie de gauche pour suivre.

Le risque d'accident serait probablement accru puisque l'autobus de type interurbain serait en principe presque toujours sur la voie de gauche pour dépasser ou circuler.

Au Québec, nous avons la triste réputation d'être de mauvais conducteurs. Des statistiques démontrent que les accidents augmentent et que le nombre de morts ou de blessés par suite d'accidents résultant d'imprudences, d'erreurs humaines ou de bris mécaniques, demeure toujours très élevé.

Les rapports de la Sûreté du Québec pour les années 1978, 1977 et 1976 nous donnent un bon aperçu de ces sombres statistiques.

	1978*(2)	1977*(1)	1976*(1)
ACCIDENTS			
Accidents	60 050	53 302	56 320
Accidents mortels	895	1 067	1 045
Blessés	9 165	13 873	14 005
INFRACTIONS			
Changement de voie sans signalement	3 318	2 934	3 089
Conduite imprudente	6 182	6 034	5 837
Circuler du mauvais côté/ou sens	2 415	1 931	2 085
Dépassement dangereux	34 026	27 158	30 535
Dépassement autobus scolaire	1 187	1 133	828
Négliger arrêt obligatoire	38 856	29 596	30 354
Omission de céder le droit de passage	4 018	3 489	3 859
Virage sans signalement	904	725	901

*(1) Statistiques de 1976 et 1977 — Sûreté du Québec (pages 58-59);

*(2) Statistiques 1978 — Sûreté du Québec.

Rien ne prouve qu'il y aura diminution du nombre d'accidents ou que plus de personnes utiliseront l'autobus de type interurbain. Bien au contraire, le fait de savoir que l'autobus de type interurbain peut circuler plus vite risque peut-être de diminuer la clientèle de ce mode de transport surtout si l'on considère le nombre et la gravité des accidents d'autobus depuis environ un an alors que les normes de vitesse sont les mêmes pour toutes les catégories de véhicules routiers.

Le fait de permettre aux autobus de type interurbain d'augmenter leur vitesse maximale ne rendra pas nos conducteurs plus prudents et n'augmentera pas les normes de sécurité. Etant donné qu'un véhicule routier peut, sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation, circuler dans l'une ou l'autre voie (article 238), le fait pour un autobus de type interurbain de circuler à une vitesse supérieure, est de nature à favoriser le louvoiement tant de l'autobus que des autres véhicules routiers qui devraient ainsi céder le passage. Cet aspect sera d'ailleurs accentué, si comme nous le prévoyons, l'autobus, pour garder une vitesse de croisière uniforme, aura tendance à emprunter la voie de gauche.

Même si l'on devait admettre que les nouvelles dispositions du Code de la route vont favoriser le transport par autobus, ce qui n'est pas certain, faudrait-il pour cette raison augmenter davantage la vitesse permise pour les autobus de type interurbain, pour favoriser encore plus ce mode de transport? Il est évident que non.

Nous ne croyons pas que les fins poursuivies justifient l'établissement de ces nouvelles normes. Les accidents d'autobus sont évidemment moins nombreux que ceux impliquant d'autres véhicules routiers. Mais les conséquences sont beaucoup plus sérieuses, trop à notre avis pour soumettre les autobus de type interurbain à des normes différentes de celles applicables à l'ensemble des véhicules routiers.

Le respect de la vie est trop important pour le reléguer au second plan. Comme le dit si bien une publicité très connue:

"La personne avant toute chose."

REMARQUES GÉNÉRALES

L'avant-projet de Loi ne reproduit pas les termes de l'article 74 de l'actuel Code de la route, concernant l'arrestation sans mandat. Tel que mentionné précédemment, nous favorisons le maintien de ce pouvoir, dans le cadre des articles 56 et 90, comme le prévoit d'ailleurs l'article 310 lorsqu'il y a consommation de boissons alcooliques dans un véhicule routier.

Nous croyons, si le législateur n'entend pas rétablir les pouvoirs d'arrestation sans mandat de l'article 74, qu'il faudrait à tout le moins, donner une portée plus large à l'article 427 concernant la prise de possession et le remisage d'un véhicule routier.

Ainsi par exemple, dans le cas où un conducteur ne serait pas titulaire d'un permis de conduire (article 65) ou dans le cas où le permis d'un conducteur serait suspendu (articles 151 et 153), un agent de la paix ou l'officier autorisé devrait pouvoir prendre possession du véhicule routier et le remettre, à moins que ne se trouve une autre personne habilitée et capable de conduire ledit véhicule.

ANNEXE D(1)

L'avant-projet de loi sur le Code de la route

Mémoire de la Chambre de Commerce de la province de Québec

Monsieur le Président,
Monsieur le Ministre des Transports,
Messieurs les membres de la Commission parlementaire

A- Introduction

(1) La Chambre de Commerce de la province de Québec apprécie et vous remercie de l'occasion offerte, dans le cadre des audiences de la Commission parlementaire, de vous soumettre ses observations et recommandations relativement à l'avant-projet de loi sur le Code de la route.

(2) La Chambre

La Chambre, fédération regroupant quelque deux cent dix chambres de commerce actives au Québec, représente ainsi plus de 37 500 membres, dont la majorité sont des hommes d'affaires, ainsi que 2500 entreprises commerciales et industrielles, lesquelles adhèrent directement à la Chambre du Québec et l'appuient dans ses objectifs et son action.

(3) Objectifs de la Chambre

La Chambre, constituée par une loi spéciale du parlement fédéral a pour objectifs de "favoriser le progrès économique, civique et social du Québec." Ses objectifs, vastes à souhait, permettent de situer l'intervention de la Chambre devant vous, ce jour.

B- Intervention de la Chambre

La Chambre situe son intervention à deux niveaux précis,

- certaines questions fondamentales soulevées par l'avant-projet de loi sur le Code de la route;
- certains aspects techniques de l'avant-projet.

C- Questions fondamentales

I - La sécurité routière

L'avant-projet de loi sur le Code de la route, comme son nom l'indique, vise à établir les règles qui régiront la circulation routière. L'objectif sous-jacent à cette législation proposée est d'assurer la sécurité sur nos routes.

Une prémisses fondamentale sous-tend la réalisation d'un objectif de sécurité routière, savoir que la loi soit respectée et appliquée.

Effectivement, toute législation qui serait sanctionnée sans pour autant être appliquée, serait inutile.

En ce sens, nous sommes conscients que l'application des dispositions régissant la circulation routière exige un effort collectif et concerté des autorités concernées, lesquelles ont à surveiller et à contrôler avec diligence et fermeté l'application de la loi, ainsi que des usagers de la route, lesquels ont à respecter les dispositions de la loi et à circuler sur nos routes avec discipline, prudence et civisme.

Dans cette optique, la Chambre propose aujourd'hui certaines recommandations, lesquelles visent à assurer une plus grande sécurité routière.

Ces recommandations sont réalisables à court ainsi qu'à long terme.

1. A court terme, il y aurait lieu d'établir une meilleure coordination et une collaboration plus étroite entre les autorités suivantes, soit la Sûreté du Québec, les ministères de la Justice et des Transports et les Polices municipales.
2. Il serait également opportun de contrôler plus sévèrement et appliquer uniformément la loi par tous les corps policiers tant provincial que municipaux.
3. Il serait utile, à ce moment, d'augmenter le nombre de policiers spécialement affectés à la circulation sur nos routes et de faire de ce travail une spécialité.
4. Il y aurait lieu d'adopter une législation sévère instituant des normes de sécurité auxquelles devraient se conformer les commerçants qui exercent leurs négoce le long des routes en y installant des comptoirs ou autres facilités en vue d'offrir leurs marchandises aux voyageurs.
5. Dans le but d'augmenter la sécurité des véhicules automobiles circulant sur nos routes, il serait nécessaire de prévoir:
 - l'inspection mécanique annuelle de tous les véhicules automobiles vieux de 5 ans et plus;
 - l'obligation de pourvoir tous les véhicules usagés de feux directionnels et clignotants avant d'être remis en vente;
 - la mise en vigueur de ces dispositions après un avis de six mois.
6. Il serait opportun d'accentuer l'application du Code des "Inscriptions générales sur la signalisation routière du Québec" qui veille à ce que:
 - les panneaux de signalisation sur les sites de construction soient adéquats et en bon état le jour et la nuit et en toute saison;
 - les voies de détour que l'automobiliste doit emprunter en raison de l'exécution de certains travaux soient clairement indiquées (que ces sites de construction soient situés dans les régions urbaines ou ailleurs);
 - les lignes blanches de démarcation et de bordure des voies d'accès, après l'accomplissement de travaux de réfection de la chaussée, soient repeintes immédiatement.
7. Il y aurait lieu d'améliorer le système de signalisation routière qui consiste à poster un homme ou un mannequin muni d'un drapeau comme seul avertissement d'un danger sur la route et appliquer une méthode plus efficace pour faire ralentir les véhicules moteurs avant un site de construction ou de réfection routières.
8. Il faudrait continuer la politique d'uniformisation de la signalisation routière en appliquant les mesures suivantes:
 - l'indication de toutes les courbes et intersections sur toutes les routes provinciales;
 - l'établissement d'une signalisation routière plus adéquate au printemps particulièrement, pour indiquer certains dangers saisonniers;
 - l'amélioration générale de l'équipement de sécurité sur les anciennes routes;
 - l'installation de la pré-signalisation pour toutes les sorties ou jonctions sur les autoroutes où la limite de vitesse est de 72km/h ou plus.
9. Il y aurait lieu d'afficher au moyen de symboles ou de pictogrammes, aux frontières du Québec, l'obligation pour les automobilistes du port de la ceinture de sécurité.
10. Il y aurait lieu d'obliger ceux qui veulent obtenir un permis de conduire à suivre des cours de conduite.
11. Il y aurait finalement lieu à court terme, d'adopter des signaux lumineux adéquats à tous les passages à niveau.
12. A long terme, l'adoption des mesures suivantes serait opportune soit:
 - l'élimination systématique de tous les passages à niveau sur les routes provinciales;

- l'organisation de cours pour les jeunes et aussi les adultes en matière de sécurité routière, de respect de la propriété et de respect de la loi;
 - la distribution d'un exemplaire du Guide de l'automobiliste à chaque conducteur lors du renouvellement de son permis;
 - la construction de voies auxiliaires le long des routes principales et surtout sur les routes sinueuses comportant de nombreuses côtes;
 - accorder une attention prioritaire à ces aménagements.
13. Et finalement, à long terme, il serait opportun d'instaurer un système de dépannage (boîtes téléphoniques et postes de premiers soins) le long des principales routes provinciales, des autoroutes et des endroits isolés de leurs parcours là où ces services ne sont pas facilement disponibles.

II - Certains points que nous appuyons de l'avant-projet

Un examen de l'avant-projet de loi a permis de faire ressortir certaines dispositions avec lesquelles la Chambre s'inscrit en accord.

1. Ainsi, les articles 235 et 304, deuxièmes paragraphes de l'avant-projet de loi lorsqu'ils stipulent l'interdiction de placer, maintenir ou exhiber sur une propriété privée, tout affiche, signal, indication ou dispositif susceptible de créer de la confusion ou de faire obstruction à la signalisation apparaissant sur un chemin public ainsi que l'interdiction de déposer ou permettre que soit déposée de la neige ou de la glace sur un chemin public, devraient permettre d'éliminer le long des routes les lumières éblouissantes et trompeuses et le dépôt d'amas de neige ou de glace sur les routes ce qui ne peut que contribuer à améliorer la sécurité routière.
2. L'article 304 de l'avant-projet de loi lorsqu'il stipule l'interdiction de jeter, déposer, lancer ou permettre que soit jeté, déposé ou lancé tout objet, devrait éviter la disposition de déchets et débris sur les chemins publics ailleurs que dans les endroits et les réceptacles prévus à cette fin. En ce sens et afin d'intensifier les effets positifs de cette disposition, il serait opportun de sensibiliser, à travers les cours de civisme dans le réseau scolaire, les écoliers à leur fierté et leur responsabilité de protéger l'environnement.

Il serait opportun d'étendre cette interdiction à la loi des cités et villes et au Code municipal et de sévir en général davantage à l'endroit des personnes qui jettent des rebuts sur la voie publique.

Il y aurait lieu finalement de généraliser la pratique d'installer des panneaux indiquant la défense de jeter des rebuts avec le montant de l'amende à payer au cas de contravention à cette disposition.

3. Les articles 51, 52 et 53 de l'avant-projet de loi traitent de l'obligation de soumettre un véhicule à l'inspection mécanique dans certains cas particuliers, entre autres lors de la cession du droit de propriété du véhicule routier. La Chambre applaudit cette initiative surtout que l'inspection mécanique devra être effectuée par une personne détentric du permis prescrit à cette fin par règlement du gouvernement.

La Chambre espère que ces dispositions permettront l'avènement de plus en plus de mécaniciens compétents dont la rareté constitue une lacune sérieuse au Québec.

D'ailleurs, il serait important d'intensifier les cours de mécanique déjà offerts dans certaines institutions scolaires dans le cadre de l'article 54 de l'avant-projet de loi.

4. L'article 413 de l'avant-projet de loi confère au gouvernement le pouvoir de "décréter l'inspection mécanique obligatoire de certaines catégories ou sous-catégories de véhicules routiers d'une même marque, modèle, série et année qu'il détermine, immatriculés ou possédés au Québec."

L'absence de règlement ne nous permet pas de juger l'impact de cette disposition, qui nous apparaît cependant à sa face même, fort positive.

Advenant le cas cependant où l'intention du législateur serait de répondre à un vœu de la Chambre, formulé antérieurement aux présentes, avoir l'inspection mécanique annuelle de tous les véhicules vieux de 5 ans et plus, la Chambre applaudirait évidemment cette initiative.

5. Les articles 177 et 178 de l'avant-projet de loi sont également les bienvenus puisqu'ils permettront une méthode d'identification nocturne adéquate pour les motocyclettes et les scooters.
6. L'article 86 de l'avant-projet de loi lorsqu'il confère au directeur général le pouvoir de rappeler le titulaire d'un permis de conduire, d'un permis d'apprenti-conducteur ou de chauffeur de taxi dans certains cas, et, l'obligation, à tous les dix ans, de rappeler à subir un examen, tout titulaire d'un permis de conduire délivré par le bureau, devrait permettre d'intensifier la sécurité routière.

7. La Chambre constate avec plaisir que l'article 283 de l'avant-projet donne suite à un de ses vœux à l'effet de modifier le code de la route afin de permettre le virage à droite après un arrêt aux intersections où se trouvent des feux de circulation, même si le feu est rouge, pourvu qu'il n'y ait pas danger d'accrochage avec un véhicule venant de la gauche sur la voie transversale.
8. La Chambre constate également avec plaisir que l'article 412 du Code de la route pourrait permettre le maintien de la pratique d'utiliser des vendeurs à commission pour l'émission des plaques d'immatriculation.

III - Les habitudes de conduite des Québécois

Les articles 265, 266, 267 et 268 de l'avant-projet de loi stipulent ce qui suit, savoir:

265. Sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée où la circulation se fait également dans les deux sens, doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans risque, s'approcher de la ligne médiane de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager dans l'autre chaussée, à droite.
266. Sur une chaussée à circulation dans un même sens, le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage à gauche à l'intersection d'un chemin public où la circulation se fait dans les deux sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans risque, s'approcher de l'extrême gauche de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la droite de cette dernière.

Sur une chaussée à circulation dans un même sens, le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans risque, s'approcher de l'extrême gauche de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager dans l'autre chaussée, à la droite et le plus près possible de la ligne médiane.

Sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans risque, s'approcher de l'extrême gauche de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la droite et le plus près possible de la ligne médiane.

Sur une chaussée à circulation dans un même sens, le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à circulation dans un même sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans risque, s'approcher de l'extrême gauche de la chaussée jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et, si la voie est libre, tourner court à gauche.

267. Sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à circulation dans un même sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans risque, s'approcher de la ligne médiane de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et si la voie est libre, tourner court à gauche.
268. Le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à droite à une intersection doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans risque, tourner court et ne pas empiéter sur la gauche ou le centre de la chaussée sur laquelle il s'engage.

Ces dispositions, nous nous en rendons compte, sont inspirées par le souci de régir certaines manœuvres considérées dangereuses, afin d'assurer un maximum de sécurité aux automobilistes qui les exécutent.

Il nous semble cependant que ces dispositions sont un peu trop exhaustives et entrent beaucoup trop dans le détail de la manœuvre à effectuer.

Il nous semble, de plus, que ces dispositions collent plus ou moins bien à la réalité des habitudes de conduite québécoises.

Considérons dans ce sens l'article 265 de l'avant-projet de loi.

Dans le contexte de cet article, l'automobiliste, qui désire tourner à gauche, devra s'approcher de la ligne médiane de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre.

Tous les jours, des milliers de véhicules effectuent des virages à gauche sans s'avancer jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle ils veulent s'engager, et sans pour autant accentuer leurs risques d'accident. En fait, dans certains cas et selon les circonstances, il est moins dangereux de dégager rapidement la voie au profit d'autres véhicules, et pour ce faire de ne pas s'avancer jusqu'à la ligne latérale en question.

Evidemment, chaque cas est un cas d'espèce, et cet article devrait en conséquence, laisser à l'automobiliste la latitude voulue pour décider chaque cas au mérite.

Prenons un exemple.

Dans le contexte de l'article 268 de l'avant-projet de loi, un véhicule qui tourne à droite ne doit pas empiéter sur la gauche ou le centre de la chaussée sur laquelle il s'engage.

Cette interdiction d'empiètement représente dans certains cas une quasi-impossibilité physique.

En effet, certaines intersections ont des angles tellement fermés, qu'un véhicule de taille ne peut tourner à droite sans empiéter sur la ligne médiane.

Interprété à la lettre, l'article 268 implique qu'un automobiliste qui tourne à droite et empiète en ce faisant sur la ligne médiane de la chaussée commet une infraction. Et pourtant dans certains cas, il est difficile ou pratiquement impossible d'éviter un tel empiètement.

Qui plus est, dans certains cas, par exemple, si un véhicule est stationné à l'endroit où notre automobiliste désire tourner à droite, ce dernier sera obligé d'empiéter sur la ligne médiane tout au moins pour éviter un accrochage et par mesure de prudence et de sécurité.

Nous le voyons bien, le détail de cette disposition lui enlève beaucoup de flexibilité dans son application.

En fait, un respect aveugle de cet article pourrait même causer des accidents plutôt que les prévenir.

Dans le cas particulier de l'article 268, prévoir qu'un véhicule ne devra pas empiéter sur la ligne médiane ou la gauche de la chaussée, sans que le conducteur se soit assuré qu'il peut le faire sans risque d'accident rencontrerait les objectifs recherchés de sécurité dans la manoeuvre tout en permettant la flexibilité requise dans l'application de la loi face à la multitude de situations qui peuvent se produire chaque jour dans la circulation routière.

Ces exemples nous démontrent que les articles 265, 266, 267 et 268 de la Loi devraient être modifiés afin de leur conférer une plus grande flexibilité dans leur application.

Ils devraient être modifiés également pour éviter que leur interprétation à la lettre n'entraînent des non-sens, par exemple qu'un automobiliste ne soit accusé d'avoir empiété sur la ligne médiane de la chaussée, lors d'un virage à droite, alors que cette manoeuvre ne présentait aucun danger pour qui que ce soit. Finalement, ces articles devraient être modifiés afin de leur permettre de s'ajuster parfaitement à la réalité qu'ils recouvrent.

Un conducteur automobile n'est pas un automate qui répète manoeuvre après manoeuvre les mêmes gestes stéréotypés.

Selon le genre de véhicule qu'il conduit (traction, taille, poids, moteur, tenue de route) l'état de la chaussée, les conditions climatiques, la densité de la circulation, l'aménagement physique des intersections, il modifiera sa façon d'effectuer une manoeuvre.

Un conducteur se doit de s'adapter aux circonstances et la loi qui le régit alors se doit de s'adapter au conducteur en lui fixant les paramètres de la sécurité routière dans une manoeuvre automobile donnée et en lui laissant quant au reste la latitude voulue pour poser le jugement nécessaire.

IV - Le pouvoir de réglementation

Un examen rapide de l'avant-projet de loi nous permet de constater que les articles 11, 53, 54, 189, 190, 224, 225, 232 (2), 236, 295, 296, 297, 326, 351, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410 et 411 entre autres, auront à être explicités par une réglementation future.

Il semble clair à ce moment qu'il est difficile pour les intéressés d'évaluer l'impact global de la législation proposée sans disposer d'une copie de la réglementation complémentaire à la loi.

Nous recommandons en conséquence qu'à l'avenir, un projet de réglementation soit déposé à l'Assemblée nationale avant l'adoption du projet de loi afin de permettre aux intéressés d'évaluer la portée de la législation proposée en tout état de cause.

Sur cette question, nous remarquons de plus que les articles 11 et 414 de l'avant-projet de loi stipulent que les règlements pertinents entreront en vigueur à la date de leur publication à la Gazette officielle ou à tout autre date ultérieure qui y est fixée. Nous remarquerons de plus dans le cas spécifique de l'article 11 qu'aucune forme de contrôle gouvernemental n'est prévue en ce qui a trait au pouvoir de réglementation du directeur général.

Compte tenu du nombre très important d'articles qui auront à être explicités par règlement, compte tenu de la complexité des sujets qui seront traités par règlement, compte tenu des conséquences

gigantesques que pourraient avoir ces règlements sur les citoyens et l'entreprise québécoise, nous croyons qu'une consultation devrait s'effectuer sur ces règlements et que les intéressés devraient avoir l'occasion de transmettre leurs commentaires sur ces derniers. En conséquence, nous suggérons des amendements aux articles 11 et 414 de l'avant-projet de loi afin qu'ils prévoient que les règlements n'entreront en vigueur qu'après l'accomplissement des formalités suivantes, soit:

- publication d'un projet de réglementation à la Gazette officielle du Québec accompagné d'un avis précisant que les intéressés disposeront d'un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de publication dudit avis pour faire parvenir leurs commentaires au ministre relativement au projet de réglementation;
- à l'expiration du délai de 90 jours, publication d'un avis à l'effet que le projet de règlement déjà publié n'a pas été modifié et entre en vigueur tel quel ou si le projet de règlement a été modifié publication de sa version définitive avec avis à l'effet qu'il entre en vigueur.

Dans le cas des règlements prévus à l'article 11 de l'avant-projet de loi, nous suggérons l'ajout d'une formalité supplémentaire à l'effet qu'à l'expiration du délai de 90 jours, le projet de réglementation devra obtenir l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil.

Par la suite, il y aurait publication d'un avis à la Gazette officielle précisant que:

- le projet de règlement déjà publié n'a pas subi de modification;
- le projet de règlement a été approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil;
- le projet de règlement entre en vigueur à la date de la publication dudit avis à la Gazette officielle; ou
- si le projet de règlement a été modifié:
- publication de la version définitive du projet de règlement et publication simultanée d'un avis précisant que le projet de règlement modifié a été approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil et entre en vigueur à la date de publication du présent avis à la Gazette officielle du Québec.

V - L'obligation de procéder par réglementation

Les articles 46, 310, 314, 321, 323, 352 et 359 de l'avant-projet de loi nous intriguent.

Ces articles confèrent ou, au gouvernement, ou au ministre des transports, ou aux autorités locales, ou au directeur général le pouvoir de déterminer certaines choses, sans pour autant préciser que ce pouvoir devra s'exercer par règlement.

Les articles généraux de réglementation confèrent au gouvernement et à personne d'autre (402 et s.) le pouvoir de faire des règlements sur certains sujets y énumérés, sujets qui ne répètent pas et ne comprennent pas les matières touchées aux articles 46, 310, 314, 321, 323, 352 et 359 de l'avant-projet.

Ainsi, les articles 46, 314, 321, 352 et 359 confèrent des pouvoirs à certaines autorités, autres que le gouvernement, mais ne précisent pas comment exercer ces pouvoirs, par règlement ou autrement alors que les articles 402 et s. ne confèrent des pouvoirs généraux de réglementation qu'au gouvernement.

Les articles 310 et 323 confèrent certains pouvoirs au gouvernement, sans préciser comment il devra exercer ces pouvoirs et alors que les articles généraux de réglementation ne touchent pas les matières visées aux articles 310 et 323.

Doit-on en déduire que les autorités concernées choisiront à leur gré leur mode de législation, sans contrôle d'aucune sorte?

Nous croyons plutôt qu'il s'agit d'un oubli au sein de ces dispositions et suggérons qu'elles soient amendées pour prévoir que les autorités pertinentes pourront par règlement exercer les pouvoirs prévus à ces articles.

Ces règlements devant être mis en vigueur selon l'article 414 de l'avant-projet de loi, amendé selon notre recommandation antérieure.

VI - La légalité du pouvoir de réglementation

Les articles 402, paragraphes a, b et d et 409, paragraphe b, stipulent ce qui suit:

402. Le gouvernement peut, par règlement:
- a) malgré l'article 1, édicter que les mots "véhicule routier" comprennent tout autre moyen de transport qu'il indique et déterminer les articles du présent code qui s'y appliquent ou qui ne s'y appliquent pas;
 - b) malgré l'article 1, définir d'autres catégories ou sous-catégories de véhicules routiers;
 - d) malgré le chapitre IX, régir la circulation des véhicules routiers sur tout chemin public ou certains d'entre eux ou en interdire l'accès à certaines catégories ou sous-catégories de véhicules routiers;

409. En outre des pouvoirs prévus à l'article 402, le gouvernement peut, par règlement, pour l'application des dispositions relatives à la circulation:
- b) décréter les règles de circulation applicables sur une chaussée comportant une piste cyclable ou une voie réservée à l'usage exclusif d'une catégorie de véhicules routiers, lesquelles peuvent être dérogatoires aux règles prévues au chapitre IX.

Il est un principe fondamental en droit à l'effet qu'on ne peut modifier une loi par règlement et qu'une réglementation ne peut aller au-delà ou outrepasser les dispositions de la loi-mère!

Dans ce contexte, les dispositions des articles 402 (a, b, d) et 409b, de l'avant-projet de loi nous apparaissent bizarres.

Elles soulèvent, en fait, une question d'ordre juridique fort intéressante, savoir: "Est-il possible d'exclure l'application de ces principes en stipulant dans la loi-mère que la réglementation pourra déroger à certaines dispositions de ladite loi-mère?"

Ces stipulations des articles 402 (a, b, d) et 409b, nous apparaissent illégales. Elles nous semblent, en premier lieu une entorse dangereuse à l'étanchéité des pouvoirs législatifs et exécutifs et semblent consacrer, encore une fois, l'érosion du pouvoir législatif.

Ces stipulations nous semblent de plus constituer une délégation illégale de pouvoir. En effet, le Souverain du chef de la province de Québec, délègue aux députés élus, lesquels constituent l'Assemblée nationale, le pouvoir de légiférer. Ce pouvoir de légiférer, croyons-nous, ne peut être délégué au gouvernement. Celui qui est doté d'un pouvoir délégué ne peut le déléguer à quelqu'un d'autre, même s'il s'agit, en l'occurrence du gouvernement.

Finalement, ces stipulations nous semblent contraires à l'ordre public.

Effectivement, selon nous, il est impossible aux députés, élus du peuple, de voter sur une législation pour ensuite abandonner au pouvoir exécutif le pouvoir de modifier cette loi par règlement, et d'aller à rencontre de leur volonté sans aucune forme de contrôle.

Nous considérons donc les articles 402, a, b, d, et 409b de l'avant-projet de loi inacceptables et en demandons le retrait pur et simple.

VII - Redondance de certains pouvoirs de réglementation

Les articles 225-408 et 409 de l'avant-projet de loi stipulent ce qui suit:

225. Un véhicule routier, conçu et fabriqué au Québec, doit être conforme aux normes de construction édictées par règlement du gouvernement.
408. En outre des pouvoirs prévus à l'article 402, le gouvernement peut, par règlement, pour l'application des dispositions relatives aux normes de construction:
- a) décréter les normes de construction, d'utilisation et de vente des phares antibrouillards;
 - b) prescrire les normes de construction, d'utilisation et de vente des torches, lampes, réflecteurs ou lanternes portatifs;
 - c) déterminer, en fonction d'une catégorie ou sous-catégorie de véhicules routiers, le nombre minimum de torches, lampes, réflecteurs ou lanternes portatifs dont doit être muni un véhicule routier;
 - d) décréter, pour des catégories de véhicules routiers autres que ceux visés à l'article 184, l'obligation ou l'autorisation d'être muni de feux fixes, clignotants ou pivotants et en déterminer la couleur;
 - e) prohiber l'installation et l'utilisation de phares, feux et réflecteurs autres que ceux prescrits au présent Code, sur un véhicule routier;
 - f) prescrire les normes de fabrication, de vente et d'utilisation d'un pneu;
 - g) établir les normes de réchapage d'un pneu de véhicule routier et établir les conditions de vente, d'utilisation et d'inspection d'un pneu réchappé;
 - h) déterminer les normes d'utilisation des appareils servant à prévenir le vol d'un véhicule routier;
 - i) prescrire les normes de fabrication, d'installation, d'utilisation de vente d'un silencieux;
 - j) déterminer les conditions d'émission d'un numéro de série et fixer les droits exigibles pour sa délivrance;
 - k) prévoir d'autres cas où le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire;
 - l) prescrire l'installation et l'utilisation, dans un véhicule de promenade, d'un dispositif de sécurité pour enfant de moins de cinq ans et en déterminer les normes d'installation et d'utilisation;
 - m) interdire l'enlèvement, la modification et la mise hors d'usage de ceintures de sécurité de véhicules routiers autres que les véhicules automobiles;
 - n) obliger les passagers occupant la banquette arrière d'un véhicule de promenade à porter la ceinture de sécurité;

- o) obliger les conducteurs et les passagers d'un véhicule routier autre qu'un véhicule de promenade à porter la ceinture de sécurité;
 - p) prescrire les normes de construction d'un véhicule routier conçu et fabriqué au Québec;
 - q) établir des normes relatives à la vente et l'usage d'huile servant au fonctionnement des freins;
 - r) déterminer, dans le cas d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers, la quantité et la masse de gasoline qui peut être transportée par le véhicule ou l'ensemble de véhicules routiers et l'arrimage des charges;
 - s) établir les normes relatives à l'usage de dispositifs qui empêchent l'éblouissement causé par les phares;
 - t) exiger que les véhicules routiers, certaines catégories ou sous-catégories d'entre eux soient munis de dispositifs pour limiter la vitesse automatiquement et régir l'usage de ces dispositifs;
 - u) régir la couleur et l'intensité des phares, feux et réflecteurs;
 - v) exiger, pour certaines catégories ou sous-catégories de véhicules routiers, un système de freins auxiliaire susceptible de fonctionner indépendamment du système de freins principal et en régir l'usage;
 - w) exiger, pour certaines catégories ou sous-catégories de véhicules routiers, un ralentisseur indépendant du système de freins principal et en régir l'usage;
 - x) exiger qu'un véhicule routier soit muni d'autres accessoires ou équipements que ceux prévus au présent Code.
409. En outre des pouvoirs prévus à l'article 402, le gouvernement peut, par règlement, pour l'application des dispositions relatives à la circulation:
- a) prescrire les normes de fabrication, d'utilisation et de vente de la signalisation;
 - b) décréter les règles de circulation applicables sur une chaussée comportant une piste cyclable ou une voie réservée à l'usage exclusif d'une catégorie de véhicules routiers, lesquelles peuvent être dérogatoires aux règles prévues au chapitre IX;
 - c) prescrire les normes de fabrication, d'utilisation et de vente des casques protecteurs;
 - d) prescrire les normes et interdictions relatives au transport de matières dangereuses;
 - e) autoriser, à certaines conditions et pour des fins spécifiques, certaines catégories ou sous-catégories de véhicules routiers à être munis de phares blancs à l'arrière du véhicule et en régir l'usage;
 - f) prescrire l'installation et l'utilisation d'accessoires sécuritaires pour les autobus affectés au transport d'écoliers et en déterminer les normes d'utilisation et d'installation;
 - g) régir l'usage extérieur d'un haut-parleur dont est équipé un véhicule routier;
 - h) édicter des normes relatives à la consommation d'énergie par les véhicules routiers.

Beaucoup des sujets énumérés à ces articles font déjà l'objet ou sont déjà régis par des dispositions de lois fédérales à cet égard.

Aussi, au-delà de la question de concordance entre les dispositions fédérales et nos règlements à venir, ces pouvoirs énoncés aux articles 225-408 et 409 nous laissent sceptiques. En effet, pourquoi se conférer de tels pouvoirs de réglementation?

Certainement pas, pour répéter au Québec, les dispositions fédérales pertinentes car il y aurait redondance.

Certainement pas pour prévoir au Québec des normes moins sévères qu'au fédéral, car ce serait inutile puisque les règles fédérales s'appliqueraient de toutes façons.

Pourquoi?

Pour légiférer au Québec, et prévoir des règles plus sévères qu'au fédéral?

Certainement pas, car ce serait nuire au Québec en y faisant fuir certaines entreprises ou en plaçant les entreprises québécoises dans une position de concurrence désavantageuse, ce qui serait absorbé dans les deux cas par les consommateurs québécois.

Mais pourquoi alors?

De plus, et en ce qui a trait à l'article 408 plus spécifiquement, les normes y énumérées posent-elles un problème au Québec, en d'autres termes, la qualité de ces biens est-elle inférieure ou manque-t-on plutôt des ressources humaines compétentes, entre autres des mécaniciens, pour les installer et les réparer adéquatement?

Vu que les conséquences pratiques des articles 225, 408 et 409 pourraient être gigantesques et vu le délai relativement court qui nous a été donné pour produire le présent mémoire, nous nous réservons le droit de produire dans l'avenir un document supplémentaire à ce mémoire lequel comportera entre autres, nos considérations sur les articles 225, 408 et 409 de l'avant-projet de loi.

VIII - Les pouvoirs discrétionnaires du directeur général et le droit d'appel de ses décisions

Les articles 104, 123, 132 et 134 de l'avant-projet de loi stipulent ce qui suit:

104. Le directeur général peut refuser la délivrance d'un permis de garagiste, de marchand ou de recycleur, le suspendre ou le révoquer.
123. Le directeur général peut refuser l'émission d'un permis d'école de conduite, d'un permis de formateur ou d'un permis de formation ou suspendre le privilège d'en obtenir un. Il peut révoquer ou suspendre un permis d'école de conduite ou un permis de formateur.
132. Le directeur général peut refuser l'émission ou le renouvellement d'un permis de conduire, d'un permis d'apprenti-conducteur ou d'un permis de chauffeur de taxi, en restreindre les effets ou suspendre le privilège d'en obtenir un. Il peut aussi révoquer un permis de conduire, un permis d'apprenti-conducteur ou un permis de chauffeur de taxi, ou le suspendre et exiger la remise de ce permis et de tout autre permis de conduire émis par une autre autorité administrative.

Le directeur général n'est pas tenu de remettre en vigueur un permis de conduire, un permis d'apprenti-conducteur ou un permis de chauffeur de taxi.

134. Le directeur général peut reviser sa décision de suspendre, révoquer ou d'émettre un permis de conduire, un permis d'apprenti-conducteur ou un permis de chauffeur de taxi.

A leur lecture même, nous constatons que les articles 104, 123 et 132 confèrent le pouvoir au directeur général de refuser l'émission d'un permis, de le suspendre ou le révoquer.

L'article 134 confère au directeur général le pouvoir de reviser sa décision de suspendre, révoquer ou d'émettre un permis de conduire, un permis de chauffeur de taxi ou un permis d'apprenti-conducteur.

Et tous ces articles confèrent de tels pouvoirs au directeur général sans préciser d'aucune façon les critères qui devront le guider dans ses décisions et sans l'obliger d'aucune façon à rendre ses décisions suivant les règlements que pourra édicter le gouvernement en vertu de ses pouvoirs généraux de réglementation relativement aux matières visées aux articles 104, 123 et 132 de l'avant-projet de loi.

En fait, la seule obligation du directeur général est celle prévue à l'article 135 de l'avant-projet de loi savoir: "lorsqu'il refuse d'émettre, révoque, suspend ou restreint les effets d'un permis visé au présent code, ou une immatriculation ou le privilège d'en obtenir, donner un avis écrit à la personne concernée, lui indiquant les motifs à l'appui de sa décision et les recours qu'elle peut exercer s'il en est."

Ainsi, le directeur général est doté de pouvoirs discrétionnaires, alors qu'aucun droit d'appel de sa décision n'est prévu à l'avant-projet de loi, si ce n'est le pouvoir du directeur général de reviser sa propre décision.

La Chambre croit que les articles 104, 123, 132 et 134 de l'avant-projet de loi devraient être amendés de façon à prévoir les critères qui devront guider le directeur général dans ses décisions.

De plus, il y aurait lieu d'amender l'avant-projet de loi pour prévoir un droit d'appel des décisions du directeur général, outre le pouvoir prévu à l'article 134 de l'avant-projet de loi.

IX - Droit d'appel

Un droit d'appel devrait également être prévu de toutes les décisions rendues par le directeur général en vertu des articles 155 à 170 de l'avant-projet de loi, savoir la question des points de démérite et de la suspension de permis en conséquence.

Si une personne peut perdre son permis de conduire, lequel peut être pour elle essentiel à l'accomplissement de son travail, alors il est normal qu'elle puisse en appeler des décisions du directeur général.

La Chambre propose donc qu'un droit d'appel soit prévu à l'avant-projet de loi des décisions rendues par le directeur général en matière de points de démérite et de suspensions de permis (arts. 155 à 170 de l'avant-projet).

D- Les aspects techniques de l'avant-projet de loi

Les articles 11 et 13

Les articles 11 et 13 de l'avant-projet de loi stipulent ce qui suit:

11. Le directeur général peut, par règlement:
 - a) déterminer les normes de sécurité auxquelles doit satisfaire un véhicule routier pour être autorisé à circuler;
 - b) déterminer les connaissances minimales, vérifiées par examen, que doit avoir une personne pour être autorisée à conduire un véhicule routier;
 - c) établir, après consultation du comité consultatif médical, un guide médical pour l'émission des permis de conduire, des permis d'apprenti-conducteur et des permis de chauffeur de taxi.

Les règlements par le directeur général en vertu du premier alinéa entrent en vigueur à la date de leur publication à la Gazette officielle du Québec ou à toute autre date ultérieure qui y est fixée.

13. Le directeur peut, par écrit, déléguer généralement ou spécialement à une personne qu'il désigne l'exercice des pouvoirs que lui attribue le présent code.

Ces articles soulèvent, chez nous, quelques commentaires.

L'article 13, lequel confère au directeur le pouvoir, par écrit, de déléguer généralement ou spécialement à une personne qu'il désigne l'exercice des pouvoirs que lui attribue le présent code, confère-t-il au directeur le pouvoir de déléguer à cette personne les pouvoirs de réglementation attribués à tel directeur par l'article 11, entre autres?

Nous croyons que non, car il n'est certainement pas dans l'intention du législateur de permettre une délégation de pouvoirs, laquelle nous apparaît illégale.

Afin d'éviter toute ambiguïté nous croyons qu'il serait opportun à l'article 13 de préciser que le directeur peut déléguer l'exercice de ses pouvoirs, à l'exception de l'exercice de ses pouvoirs de réglementation.

Les articles 19 et 23

Les articles 19 et 23 de l'avant-projet de loi stipulent ce qui suit:

19. Un médecin ou un optométriste doit informer le directeur général, du nom, de l'adresse, de la date de naissance et, dans le cas du médecin, du diagnostic clinique de tout patient de seize ans et plus atteint d'une maladie visée au guide médical ou, dans tous les cas, lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical, que ce patient peut constituer un risque en conduisant un véhicule routier.
23. Quiconque contrevient à l'article 19, commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende d'au moins cent dollars et d'au plus cinq cents dollars.

A la lecture de ces articles, nous constatons qu'ils ont pour effet d'obliger un médecin à trahir son secret professionnel sous peine d'infraction.

S'il est impossible dorénavant de se fier à son médecin quant à la confidentialité de notre état de santé, alors où s'en va la relation de confiance indispensable entre un médecin et son patient?

Nous proposons le retrait de ces deux dispositions.

L'article 55

L'article 55 de l'avant-projet de loi se lit comme suit:

55. Une personne qui conduit un véhicule routier sur un chemin public doit avoir avec elle:
- a) le certificat d'immatriculation du véhicule ainsi que l'attestation d'assurance ou de solvabilité prévue aux articles 97 et 102 de la Loi sur l'assurance automobile (1977, chapitre 68); et
 - b) le contrat de location, lorsque le véhicule routier est sous bail; ou
 - c) un document faisant preuve de la durée du prêt, lorsque le véhicule est prêté par un marchand.

Le paragraphe b de cette disposition pourrait entraîner certaines difficultés d'application pratique.

Effectivement, il arrive qu'une compagnie loue par l'intermédiaire d'un seul contrat de location un certain nombre de véhicules routiers, il devient donc impossible pour chaque conducteur d'un véhicule loué d'être muni du contrat de location attestant cette dernière.

Nous suggérons donc que le paragraphe b de l'article 55 soit modifié pour qu'il prévoit le contrat de location ou tout autre document attestant la location lorsque le véhicule routier est sous bail.

L'article 108

L'article 108 de l'avant-projet de loi stipule ce qui suit:

108. Un marchand de véhicules routiers doit faire au directeur général, suivant la forme qu'il détermine, un rapport mensuel de toutes ventes, achats ou échanges de véhicules routiers usagés ou neufs effectués durant le mois.

La production d'un rapport pourrait permettre aux policiers de contrôler plus facilement les automobiles volées. Malheureusement, un rapport mensuel est très onéreux pour le marchand. Nous suggérons en conséquence un rapport bi-annuel.

L'article 110

L'article 110 de l'avant-projet de loi stipule ce qui suit:

110. Un recycleur qui récupère un véhicule routier encore muni du numéro de série ou de la plaque d'immatriculation doit le remettre, sans délai, au directeur général.
Cet article est ambigu.
Que doit remettre le recycleur?
Le numéro de série?
Le véhicule routier? Nous présumons qu'il s'agit du numéro de série, il serait opportun de le préciser.

L'article 111

L'article 111 stipule ce qui suit:

111. Le titulaire d'un permis de recycleur doit tenir, en la manière déterminée par le directeur général, un registre indiquant:
- a) chaque véhicule routier ou pièces usagées, accessoires, carcasses, châssis ou engin de tout véhicule routier reçu ou acquis par lui, sa description et le numéro d'identification, la date de la réception ou de l'acquisition, le nom et l'adresse de la personne de qui il l'a acquis ou reçu;
 - b) chaque véhicule routier ou carcasse, châssis ou moteur ou transmission dont il a disposé, la description et le numéro d'identification, la date de la disposition et le nom et l'adresse de la personne qui en a acquis la propriété;
 - c) chaque véhicule routier détruit ou démantelé par lui, la date de la destruction ou du démantèlement.

Le titulaire d'un permis de recycleur doit conserver, en tout temps, à sa place d'affaires, le registre visé au premier alinéa.

Un officier du ministère ou un agent de la paix chargé de l'application du présent code, est autorisé à visiter l'établissement titulaire d'un permis de recycleur, inspecter son inventaire, consulter le registre visé au premier alinéa et le confisquer s'il y a lieu.

Nous suggérons de modifier la fin de cet article afin qu'il prévoit que l'officier du ministère ou l'agent de la paix pourra prendre des photocopies des registres plutôt que de les confisquer, ceci afin d'éviter de paralyser l'entreprise.

Les articles 120 et 121

Les articles 120 et 121 stipulent ce qui suit:

120. Un permis d'école de conduite ne peut être transféré qu'avec l'autorisation préalable du directeur général et en autant que l'acquéreur satisfasse aux conditions d'obtention prescrites par règlement du gouvernement.
121. Toute vente ou fusion d'école de conduite, toute transaction ou contrat de nature à produire un changement dans le contrôle ou l'administration d'une école de conduite, doit être approuvé préalablement par le directeur général et en autant que la personne qui acquiert le contrôle ou l'administration satisfasse aux conditions d'obtention prescrites par règlement du gouvernement.

La Chambre ne voit pas la nécessité, dans les cas visés aux articles 120 et 121, d'obtenir l'autorisation préalable du directeur général. Il s'agit pour elle d'une ingérence gouvernementale indue dans l'administration de l'entreprise privée.

Pour elle, le nouvel acquéreur devrait s'adresser au directeur général, après son acquisition pour obtenir le transfert du permis.

La Chambre suggère de modifier ces articles en conséquence.

L'article 127

L'article 127 de l'avant-projet de loi stipule ce qui suit:

127. Le directeur général peut exiger que tout détenteur de permis de formateur qui subit un échec à l'examen de qualification s'inscrive à nouveau, à un programme de formation professionnelle relatif à la conduite d'un véhicule routier, de la catégorie et de la classe appropriée.

Cet article confère un pouvoir discrétionnaire au directeur général. Alors qu'aucun droit d'appel des décisions de ce dernier n'est prévu à l'avant-projet de loi. La Chambre croit qu'il serait opportun de prévoir à l'article 127 les critères qui guideront le directeur général dans ses décisions, de plus, elle croit qu'il y aurait lieu de modifier l'avant-projet de loi pour prévoir un droit d'appel de la décision du directeur général à l'article 127.

L'article 139

L'article 139 de l'avant-projet de loi stipule ce qui suit:

139. Toutefois, s'il s'agit d'une première infraction, la personne condamnée, immédiatement après la déclaration de culpabilité ou la sentence, peut obtenir du juge qui l'a prononcée d'ordonner au directeur général de lui délivrer un permis restreint si elle établit, à la satisfaction du juge, qu'elle doit conduire un véhicule routier pour l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance.

Si cette personne n'a pas, pour un motif valable dont la preuve lui incombe, présenté sa demande au temps prévu par le premier alinéa, elle peut encore le faire en s'adressant, par requête, au même juge ou à un juge du même tribunal; si ce tribunal ne siège pas dans le district où la personne entend présenter sa requête, celle-ci peut alors être adressée à un juge d'un tribunal civil, sauf une cour municipale.

La décision est finale et sans appel.

La Chambre considère assez lourd le fardeau de la preuve imposée à une personne, laquelle aura dans le cadre du deuxième paragraphe de cet article à démontrer un motif valable pour lequel elle n'a pas présenté sa demande au temps prévu par le premier paragraphe de cet article.

La Chambre propose, en conséquence, de supprimer les mots "pour un motif valable dont la preuve lui incombe".

L'article 143

L'article 143 se lit comme suit:

143. Les suspensions prévues au présent code prennent effet quinze jours à compter de la date de l'avis de suspension du directeur général. L'avis est présumé avoir été reçu lorsqu'il a été expédié à la dernière adresse reçue au bureau.

De façon générale, la Chambre a toujours demandé d'éviter de présumer qu'un avis est "reçu" s'il a été expédié normalement et non par courrier recommandé.

La raison de cette demande repose sur les lenteurs et les grèves postales.

Nous comprenons, dans ce cas-ci, que cette demande éviterait indirectement la question "de la dernière adresse reçue au bureau".

Nous admettons de plus qu'une personne qui n'aurait pas avisé le bureau de son changement d'adresse aurait commis une infraction, de sorte qu'elle devrait assumer les conséquences de cette contravention dans le cadre de l'article 143.

Nous croyons cependant que les complications postales justifient d'amender cet article pour qu'il précise "expédié par courrier recommandé".

Les articles 159 et 160

Nous soumettons quant à ces articles la même argumentation et pour les mêmes raisons qu'à l'article 143 de l'avant-projet de loi.

L'article 288

L'article 288 stipule ce qui suit:

288. Aucun véhicule routier, bâtiment ou objet qui est susceptible de détériorer le chemin public ne peut y être transporté ou y circuler, à moins d'une autorisation préalable du ministre des Transports, donnée aux conditions qu'il détermine.

Lorsque le transport est effectué, en tout ou en partie, dans le territoire d'une autorité locale, celle-ci doit également fournir son autorisation.

Nous sommes généralement réfractaires aux pouvoirs discrétionnaires.

Aussi, par mesure de protection pour le ministre et l'autorité locale, suggérons-nous d'ajouter les critères qui le guideront dans sa prise de décision par règlement.

L'article 308

L'article 308 stipule ce qui suit:

308. Sauf en cas de nécessité, nul ne peut abandonner un véhicule routier sur un chemin public, ou sur une propriété de la Couronne.

Un agent de la paix ou un officier du ministère chargé de l'application du présent code est autorisé à déplacer, faire déplacer et remiser, aux frais de son propriétaire, un véhicule abandonné conformément au premier alinéa.

La personne qui procède au remisage doit effectuer des recherches raisonnables en vue de retrouver le propriétaire du véhicule abandonné.

A l'expiration d'un délai de soixante jours de la date de remisage, si personne n'est venu réclamer le véhicule, la propriété en est transférée à la curatelle publique qui peut en disposer librement; dans ce cas, les frais de remisage encourus ne peuvent excéder la valeur marchande du véhicule.

Ces dispositions s'appliquent également au véhicule routier abandonné sur un terrain privé, à la suite de la réquisition du propriétaire du terrain.

Une seule question quant à cet article: qu'arrive-t-il si les frais de remisage excèdent la valeur du bien?

L'article 338

L'article 338 stipule ce qui suit:

338. Lorsque des feux de piétons sont installés par le ministre des Transports ou l'autorité locale, le piéton peut, en face du signal blanc, traverser la chaussée; le clignotement de ce signal avec le signal orange signifie que celui qui a déjà commencé à effectuer la traversée peut la terminer en pressant le pas jusqu'au trottoir ou à la zone de sécurité. En face du signal orange, le piéton ne peut s'engager sur la chaussée.

Nous présumons que la forme des feux sera différente pour permettre aux personnes qui sont daltoniennes de savoir quand traverser.

Si tel n'était pas le cas, la Chambre en fait une recommandation formelle.

L'article 356

356. Un permis spécial ou un permis d'escorte est réputé n'avoir jamais été émis lorsque les conditions ou restrictions qu'il contient ne sont pas respectées.

La logique de cette disposition nous échappe. Si les conditions de permis d'escorte ne sont pas respectées, pourquoi ne pas considérer ce fait comme une infraction?

Pourquoi choisir de déterminer que le permis en question est "réputé n'avoir jamais été émis?"

L'article 422

L'article 422 stipule ce qui suit:

422. Le ministre des Transports peut accorder des subventions pour favoriser l'application du présent code.

Nous croyons qu'il serait opportun de préciser à cet article, à qui on accordera ces subventions et à quelles conditions. Sinon, le ministre sera doté d'un pouvoir discrétionnaire d'accorder des subventions à même les fonds publics.

L'article 424

L'article 424 stipule ce qui suit:

424. Le ministre des Transports peut nommer, parmi les titulaires de permis de marchand, ceux qui peuvent devenir mandataires du Bureau et déterminer les conditions du mandat, lequel doit être à titre gratuit et ne se rapporter qu'à l'immatriculation des véhicules routiers et toute autre opération y afférente.

Cet article 424 combiné à l'article 412 de l'avant-projet de loi soulèvent quelques interrogations:

1. Pourquoi le pouvoir de nommer des mandataires est-il accordé dans un cas au gouvernement et dans l'autre au ministre?
2. Quelle est la définition du mot gouvernement pour les fins de cet avant-projet de loi et plus particulièrement dans le cadre de l'article 412?
3. Quels sont les critères qu'auront à rencontrer les personnes qui désirent être nommées mandataires dans le cadre de ces deux articles?

Il serait opportun de prévoir dans l'avant-projet de loi une définition du mot "gouvernement".

Il serait opportun de préciser aux articles 412 et 424 de l'avant-projet de loi que les critères qu'auront à rencontrer les personnes qui désirent être nommées mandataires seront précisés par règlement.

L'article 429

L'article 429 stipule ce qui suit:

429. Toute somme devenant due à la Couronne, en vertu du présent code, constitue une dette privilégiée sur le véhicule routier, prenant rang immédiatement après les frais de justice.

Nous demandons le retrait pur et simple de cette disposition. Cette disposition nous semble inéquitable pour les créanciers qui ont le véhicule automobile comme garantie de leur prêt, car selon nous, ce

n'est pas aux créanciers de payer les amendes imposées à leurs débiteurs, lesquels s'ils ne peuvent payer devraient normalement en droit pénal, subir une détention.

Le créancier n'a pas à se porter garant du paiement des amendes imposées à son débiteur.

E- Conclusion

La sécurité routière est une question qui, de tout temps, a toujours grandement préoccupé la Chambre.

Cette préoccupation explique la recommandation de la Chambre à l'effet de surveiller avec fermeté, diligence, et pourtant avec bon sens, l'application de nos législations routières.

Car l'avant-projet de loi, aussi complet et exhaustif qu'il soit, serait inutile, s'il devait ne pas être appliqué, après sa sanction.

Nous suggérons, cependant, que l'avant-projet de loi dans sa description des manoeuvres routières est trop détaillé ce qui lui confère une grande rigidité dans son application.

Nous croyons de plus qu'il aurait avantage à être modifié pour éliminer de façon générale les pouvoirs discrétionnaires et pour inclure des recours, soit un droit d'appel à rencontre des décisions du directeur général.

Quant au pouvoir de réglementation, il est tellement exhaustif et doté d'un impact potentiel énorme, qu'il y aurait lieu de prévoir une période d'intervention des intéressés pour s'assurer qu'il sera possible à tous de coexister avec les règlements et leur contenu.

Deux points du pouvoir de réglementations nous tracassent prodigieusement, soit les articles 408 et 409 de l'avant-projet de loi, et la légalité de certains pouvoirs prévus aux articles 402 paragraphes a, b, d et 409 paragraphe b.

Ils nous tracassent tout particulièrement parce que le temps qui nous a été alloué ne nous a pas permis d'en creuser tous les aspects et conséquences.

Car le temps alloué a été vraiment trop court.

Fortuitement, nous avons découvert dans le journal du 24 juillet dernier, (Le Feuilleton de la Chambre, auquel nous sommes abonnés ne nous a pas été livré vu la grève du service de messagerie interne du gouvernement), une information à l'effet que le délai de production du mémoire sur l'avant-projet de loi sur le Code de la route expirait le 11 août 1979.

Simultanément, notre personnel approfondit l'étude du projet de loi 17 sur la santé et la sécurité au travail dont la date d'échéance du mémoire est le 17 août 1979.

Notre personnel, diminué en nombre, devrions-nous préciser, car comme partout ailleurs, les gens sont en vacances à la Chambre.

Deux réformes aussi fondamentales (le 17 et l'avant-projet) avec des dates d'échéance de mémoire rapprochées dans le temps, en période de vacances, c'est beaucoup et beaucoup trop.

Nous avons disposé d'un délai de 15 jours ouvrables pour trouver (nous avons également un abonnement au projet de loi, mais l'avant-projet de loi ne nous a pas été transmis vu la grève du service de messagerie interne du gouvernement), lire et approfondir l'avant-projet de loi, de quelque 97 pages et 451 articles, consulter nos membres, et préparer le mémoire.

Il est évident que nous avons été bousculés.

Il est évident, de plus, que certains éléments des présentes sont moins approfondis que d'autres.

Aussi, nous réservons-nous le droit de produire à l'audition de la commission parlementaire ou avant un document supplémentaire qui explicitera et complètera l'actuel mémoire et, sans limiter la généralité de ce qui précède, qui portera entre autres sur les articles 402, 408 et 409 de l'avant-projet de loi.

Nous nous classons parmi les organisations bien structurées avec le personnel adéquat pour faire face à la demande, et nous avons à peine suffi à produire en temps le présent mémoire.

Qu'en est-il des citoyens "ordinaires" qui désireraient intervenir sur l'avant-projet de loi?

La Chambre de Commerce
de la province de Québec

Montréal, le 11 août 1979

A N N E X E D (2)

L'avant-projet de loi sur le Code de la route

Annexe au Mémoire de la Chambre de Commerce de la Province de Québec

Les articles 408 et 409 de l'avant-projet de loi sur le Code de la route

Les présentes constituent une annexe au mémoire de la Chambre de Commerce de la Province de Québec sur l'avant-projet de loi sur le Code de la route et portent sur les articles 408 et 409 dudit avant-projet.

Ces articles dotent le gouvernement de certains pouvoirs de réglementation.

Les règlements ainsi adoptés par le gouvernement en vertu de ces articles entreront en vigueur à la date de leur publication à la Gazette officielle du Québec ou à toute autre date ultérieure qui y sera fixée (art. 414).

En premier lieu, nous nous rendons compte que le terme "gouvernement" n'est aucunement défini à l'avant-projet de loi.

Le terme "gouvernement" devrait donc s'interpréter en son sens usuel, tel qu'on le retrouve au dictionnaire.

Selon le petit Robert, un gouvernement c'est "le pouvoir qui gouverne un Etat" ou encore "le pouvoir politique"; les organes de ce pouvoir (exécutif, législatif) ou finalement "ceux qui détiennent le pouvoir du gouvernement d'un Etat".

Ces définitions ne nous éclairent pas vraiment quant à la détermination de la portée du terme "gouvernement" utilisé aux articles 408-409 et 414 de l'avant-projet de loi.

Effectivement, ce terme désigne-t-il le lieutenant-gouverneur en conseil? ou le lieutenant-gouverneur en conseil et les députés du parti au pouvoir? ou l'Assemblée nationale?

Nous croyons que le terme "gouvernement" aurait avantage à être défini à l'avant-projet de loi.

En deuxième lieu, nous croyons que les règlements prévus aux articles 408 et 409 de l'avant-projet de loi devraient faire l'objet d'une consultation avant leur entrée en vigueur.

En ce sens, nous reprenons l'essentiel de notre recommandation, expliquée de façon élaborée au mémoire, à l'effet que les règlements du "gouvernement" devraient être publiés à la Gazette officielle du Québec avec avis qu'à l'expiration des quatre-vingt-dix jours suivant cet avis, ils entreraient en vigueur dès publication de leur texte définitif à la Gazette officielle.

Ce délai de quatre-vingt-dix jours devrait permettre aux intéressés de transmettre leurs commentaires aux autorités pertinentes.

En troisième lieu, nous désirons aborder la nature même des pouvoirs de réglementation accordés au "gouvernement" en vertu des articles 408 et 409 de l'avant-projet de loi.

A leur face même, il est impossible de déterminer si les règlements prévus aux articles 408 (paragraphe a - b - h - i - t - v et x) et 409 (paragraphe h) visent des véhicules routiers neufs ou visent le marché secondaire ("after market") ou le marché de pièces de remplacement.

En vertu de l'article 91, paragraphe (2) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, le gouvernement fédéral possède le pouvoir de réglementer le trafic et le commerce. ("Trade and commerce").

Ce pouvoir a été interprété comme incluant le commerce inter-provincial ou international.

Le gouvernement fédéral aurait donc juridiction pour réglementer les normes de construction des pièces, appareils, accessoires qui composeront un véhicule routier neuf ainsi que les normes de construction du véhicule routier neuf, lequel sera expédié interprovincialement ou internationalement.

En conséquence, nous présumons et préférons que les articles 408 (paragraphe a - b - h - i - t - v et x) et 409 (paragraphe h) visent des pièces ou accessoires de remplacement ou visent le marché secondaire, ou encore visent des accessoires ou équipements qui serviront à la construction d'un véhicule routier qui ne sera pas expédié en dehors du Québec.

Ou en d'autres termes, nous préférons que les pouvoirs prévus à 408 (paragraphe a - b - h - i - t - v et x) et 409 (paragraphe h) soient exercés à l'intérieur des juridictions constitutionnelles du Québec.

De plus, nous croyons que ces pouvoirs devraient être exercés avec le souci d'harmoniser la réglementation québécoise avec la réglementation des autres provinces canadiennes, du gouvernement fédéral, et des autres juridictions nord-américaines pour éviter de balkaniser le marché et éviter des coûts aux consommateurs québécois.

Seule une situation tout à fait spéciale et particulière du marché québécois devrait permettre de déroger à ce souci.

En ce sens, les pouvoirs prévus aux articles 408 (paragraphe q) et 409 (paragraphe a et c), lesquels nous reconnaissons être de la juridiction législative du Québec, devraient être exercés avec le même souci d'harmonisation et de concordance avec les autres législations nord-américaines, et ceci pour les mêmes raisons.

Quant au pouvoir de prescrire les normes de construction d'un véhicule routier conçu et fabriqué au Québec (articles 225 et 408 paragraphe (q)), nous nous permettons de rappeler que l'expédition de ces véhicules hors du Québec, obligerait les fabricants à rencontrer les normes de construction fédérale.

Aussi, les normes provinciales ne pourraient-elles être moins sévères que les normes fédérales, sinon elles seraient inutiles.

Si les normes provinciales étaient plus sévères, elles placeraient les manufacturiers québécois dans une position concurrentielle désavantageuse, face aux autres marchés nord-américains.

Finalement, si les véhicules n'étaient pas expédiés hors du Québec, des normes provinciales plus sévères qu'ailleurs imposeraient des coûts supplémentaires aux consommateurs québécois.

Encore, le souci de concordance de notre réglementation avec les réglementations nord-américaines est primordial.

L'article 408 (paragraphe f) traite du pouvoir conféré au gouvernement fédéral de "prescrire les normes de fabrication, de vente et d'utilisation d'un pneu".

Le gouvernement fédéral a légiféré le "motor vehicle Tire Safety Act" lequel vise les objectifs prévus à l'article 408 (paragraphe f).

Encore là, et pour les raisons énoncées plus haut, le souci de concordance des législations est fondamental.

L'article 408 paragraphe (j) stipule le pouvoir conféré au gouvernement de "déterminer les conditions d'émission d'un numéro de série et de fixer les droits exigibles pour sa délivrance".

S'agit-il du numéro de série nécessaire lors du retrait d'un véhicule au rancart?

S'agit-il des numéros de série nécessaires au manufacturier de véhicules ou de pièces?

S'il s'agit de l'émission d'un numéro de série pour un véhicule mis au rancart, qu'on désire remettre en circulation, il serait opportun de le préciser.

Quant au paragraphe (r) de l'article 408, nous croyons qu'il serait opportun de préciser si cet article vise:

un transporteur de gazoline?

ou

le réservoir d'alimentation normal du véhicule?

ou

le transport d'une réserve d'essence au cas où le véhicule routier manquerait de gazoline?

Si cet article visait le réservoir d'alimentation normal du véhicule, il remettrait alors en cause le problème de la concordance entre les normes fédérales et les normes provinciales.

Nous croyons, en conséquence que cet article ne devrait pas viser le réservoir d'alimentation normal du véhicule mais devrait viser plutôt le transport d'une réserve d'essence au cas où le véhicule routier manquerait de carburant.

En conclusion, la Chambre rappelle la nécessité de tenir une consultation des intéressés sur les projets de règlements qui résulteront des articles 408 et 409 de l'avant-projet de loi.

Effectivement, la diversité et l'importance des sujets traités à ces articles justifient selon nous une telle consultation.

La Chambre s'inquiète de plus de l'harmonisation des règlements, lesquels seront légiférés en vertu desdits articles 408 et 409, et des autres législations nord-américaines pertinentes. Cette concordance est, selon nous, vitale au marché québécois actuel et futur.

La Chambre croit de plus qu'il serait opportun d'établir une analyse coûts-bénéfices des différents projets de règlements avant leur entrée en vigueur, afin de s'assurer que le consommateur québécois profitera de la sécurité désirée à un prix abordable.

D'ailleurs, l'un des éléments dont on devrait tenir compte lors de l'élaboration d'une analyse coûts-bénéfices, c'est l'évolution technologique.

La technologie évolue de jour en jour. Pourtant la réglementation établira des normes technologiques à un moment donné dans le temps. Afin de s'assurer que le consommateur québécois ne sera pas privé des avantages de l'évolution technologique, il faudrait s'assurer d'une certaine vigilance et célérité dans la révision et la mise à jour de la réglementation.

Finalement, il serait opportun de prévoir un délai dans la mise en application des règlements, car dans beaucoup de cas il sera impossible d'appliquer les règlements dès leur entrée en vigueur.

Montréal, ce 28 août 1979

La Chambre de Commerce
de la province de Québec