



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 (2)

Le 29 août 1979 — No 166

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Office de la protection du consommateur.....	B-7527
Club automobile de Québec.....	B-7531
Commission des services juridiques.....	B-7539
Association des propriétaires d'autobus du Québec.....	B-7550
Association du camionnage du Québec Inc.....	B-7556
Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal.....	B-7561
Ligue de taxi Québec Inc., agglomération A-36.....	B-7569
Conseil québécois du taxi.....	B-7573
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.....	B-7579
Service de police de Rock Forest.....	B-7584

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président

M. Lucien Lessard
M. Michel Gratton
M. Raymond Mailloux
M. Guy Chevette
M. Yvon Brochu

*M. Pierre Meunier, Office de la protection du consommateur
*Mme Monique Tardif, Club automobile de Québec
*M. Jean-Claude Dufresne, idem
*M. Pierre Langevin, Commission des services juridiques
*M. Pierre Oideneault, idem
*M. Pierre-E. Gagnon, idem
*M. Carol Richer, idem
*M. Wilbrod Bhérer, Association des propriétaires d'autobus du Québec
*M. Jacques Alary, Association du camionnage du Québec Inc.
*M. Jean Delangis, idem
*M. Pothier Ferland, Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal
*M. Jean-Paul Sainte-Marie, idem
*M. Patrick Morin, Ligue de taxi de Québec Inc.
*M. Paul Levasseur, Conseil québécois du taxi
*M. J.-A. Laflamme, idem
*M. Gérard DesAutels, idem
*M. Henri-Paul Vignola, service de police de la CUM
*M. Richard Tremblay, service de police de Rock Forest
*M. Richard Parenteau, idem

*Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

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 mercredi 29 août 1979

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

(Dix heures quinze minutes)

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

La commission parlementaire des transports reprend ce matin ses travaux.

Les membres de la commission pour la séance d'aujourd'hui sont: M. Baril (Arthabaska), M. Chevette (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia), M. Perron (Duplessis); M. Russell (Brome-Missisquoi) remplacé par M. Brochu (Richmond); M. Samson (Rouyn-Noranda), 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), M. Vaillancourt (Orford).

Comme programme de la journée nous avons douze mémoires, je pense, à l'horaire. Je voudrais simplement rappeler aux membres de la commission et aux intervenants qui défilent devant la commission aujourd'hui le mandat de la commission comme tel, sans vouloir nécessairement restreindre le droit de parole de personne qui est de recevoir des mémoires et de procéder après à une période de questions entre les membres de la commission et les intervenants.

Encore ce matin, j'espère obtenir toute la collaboration autant des membres de la commission que des représentants d'associations afin qu'on puisse, sans empêcher personne de parler, procéder dans les délais les plus rapides.

Nous avons hier deux organismes dont nous n'avons pu recevoir les mémoires. Ils sont inscrits ce matin en tête de liste. J'appelle donc en premier l'Office de la protection du consommateur, dont le mémoire porte le numéro 28-M. Si les représentants de cet organisme veulent bien s'approcher.

Oui, M. le député de Richmond.

M. Brochu: Les mémoires d'hier sont venus s'ajouter à la liste de ceux qui s'étaient déjà présentés. Je sais qu'on en a ajouté deux hier. Y en a-t-il eu d'autres par la suite? Vous aviez annoncé que c'était la dernière journée. Y en a-t-il eu d'autres qui se sont ajoutés aux deux autres d'hier?

Le Président (M. Bordeleau): Non. Tout ce que nous avons accepté, ce sont deux nouveaux mémoires. Nous avons accepté de les entendre à la commission, même si les délais n'étaient pas respectés. C'est tout.

M. Brochu: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Sauf qu'hier soir, il y a deux mémoires de la journée que nous n'avons pas pu passer. C'est ce matin que nous allons les entendre. Il s'agit de l'Office de la protection du consommateur et du Club automobile du Québec. Si vous voulez identifier les gens de la table.

Office de la protection du consommateur

M. Meunier (Pierre): Je vous présente à ma gauche Me Paul Monty, qui est directeur du contentieux de Québec et, à ma droite, M. Claude Bélanger, qui est directeur des communications. Quant à moi, je m'appelle Pierre Meunier, je suis président de l'Office de la protection du consommateur.

M. le Président, on vous a fait remettre ce matin un résumé de notre mémoire. On sait à quel point votre ordre du jour est chargé et c'est de ce résumé que je m'inspirerai pour faire la présentation, ce qui nous permettra peut-être d'accélérer les choses.

Donc, le 22 décembre 1978, le gouvernement adoptait la nouvelle Loi de la protection du consommateur, la loi 72. Le 4 avril 1979, les dispositions de cette loi créant l'Office de la protection du consommateur et traitant de son administration étaient mises en vigueur. Parmi ces articles mis en vigueur, signalons l'article 272 qui stipule que l'office est chargé, bien sûr, de protéger le consommateur, mais aussi, entre autres au paragraphe 1) de cet article, de coopérer avec les divers ministères et organismes gouvernementaux du Québec en matière de protection du consommateur et de coordonner le travail accompli dans ce but par ces ministères et organismes.

C'est dans cette optique que nous venons devant vous aujourd'hui présenter ce mémoire. Disons d'emblée que nous sommes d'accord avec l'idée de la mise à jour du Code de la route. Nous limiterons cependant nos commentaires aux aspects de l'avant-projet qui traitent de la protection du consommateur et plus particulièrement à ses dispositions qui ont un impact ou des interrelations avec la nouvelle Loi sur la protection du consommateur. A cet égard, le sujet le plus important pour l'office est sans conteste le certificat de conformité mécanique traité à l'article 53 de l'avant-projet.

De plus, dans le but d'assurer une plus grande cohérence et une meilleure concordance entre l'avant-projet du Code de la route et la nouvelle Loi sur la protection du consommateur, nous désirons formuler certains commentaires sur les cautionnements, les amendes, les définitions et les amendements nécessaires à la Loi sur la protection du consommateur.

D'abord, quelques mots sur le certificat de conformité mécanique. Il faut tout d'abord remarquer le progrès que constitue l'article 53 de l'avant-projet, par rapport à l'article 23, paragra-

phes 4 et 5, traitant de ce sujet du certificat de conformité mécanique. En effet, alors que l'actuel Code de la route assujettit les propriétaires ou exploitants de garage à remettre un certificat de conformité mécanique à tout acheteur, l'article 53 de l'avant-projet étend cette obligation à toute transaction portant sur un véhicule automobile.

Il faut malheureusement souligner que les paragraphes 4 et 5 de l'article 23 de l'actuel Code de la route n'ont reçu qu'une application très restreinte à ce jour. En effet, ce n'est que le 7 mars de cette année que le ministre des Transports rendait obligatoire le certificat de conformité mécanique pour deux catégories de voitures seulement et ce pour, premièrement, les automobiles n'ayant pas fait l'objet d'une immatriculation au Québec dans l'année qui précède l'année en cours et, deuxièmement, pour les automobiles d'occasion provenant d'autres provinces ou de l'étranger et n'ayant jamais été immatriculées au Québec.

Le certificat de conformité mécanique n'est donc obligatoire, en pratique, que pour une partie infime du parc automobile québécois, soit — là, on parle uniquement de véhicules d'occasion — 40 000 immatriculations d'automobiles d'occasion, 10 000 pour le premier cas que j'ai mentionné et 30 000 pour le second; donc, au total, 40 000 sur une possibilité de 300 000 immatriculations de véhicules d'occasion. Par ailleurs, la nouvelle Loi sur la protection du consommateur oblige tout commerçant qui vend des véhicules d'occasion à un consommateur, à apposer une étiquette sur chaque automobile d'occasion qu'il offre en vente. C'est l'article 155 de cette loi qui impose cette obligation au commerçant. L'article 156 dit quel doit être le contenu de l'étiquette, c'est-à-dire que cette étiquette doit fournir au consommateur le maximum de renseignements pertinents avant qu'il achète l'automobile d'occasion. Parmi les renseignements que le commerçant doit fournir au consommateur, mentionnons des choses évidentes comme le prix auquel l'automobile d'occasion est offerte, le nombre de milles ou de kilomètres indiqués au totalisateur, l'année de fabrication, le numéro de série, la marque, le modèle et, ce qui est important pour les fins de nos discussions ce matin, plus particulièrement au paragraphe h) de l'article 156, l'étiquette doit comporter une mention disant qu'un certificat d'inspection du véhicule délivré, conformément au paragraphe 4 de l'article 23 du Code de la route, sera remis à l'acheteur lors de la signature du contrat. Le certificat de conformité mécanique constitue un élément primordial dans la décision qu'aura à prendre le consommateur d'acheter ou de ne pas acheter le véhicule d'occasion offert en vente.

Aussi longtemps que les paragraphes 4 et 5 de l'article 23 ne seront pas mis en vigueur, cet article 156h de la nouvelle Loi sur la protection du consommateur ne pourra pas l'être. Nous recommandons donc la mise en application immédiate des paragraphes 4 et 5 de l'article 23 de l'actuel Code de la route et ce pour toutes les automobiles d'occasion vendues par un commerçant à un consommateur. Il semblerait également logique et

aller de soi que l'article 53 de l'avant-projet du Code de la route soit mis en vigueur — peut-être un peu plus tard — le plus tôt possible après son adoption.

Passons maintenant au cautionnement. Avant de vous parler de deux types de cautionnement et de l'administration de ces cautionnements, j'aimerais vous rappeler brièvement que le permis de vendeur d'automobiles d'occasion est émis en vertu de l'actuelle Loi de la protection du consommateur par opposition à la nouvelle. Ce permis, dans la nouvelle Loi de la protection du consommateur, disparaît. Il disparaît théoriquement, cependant, dans un effort de ce qu'on appelle la déréglementation, c'est-à-dire qu'aujourd'hui deux permis sont exigibles des commerçants de véhicules d'occasion: un permis en vertu du Code de la route et un permis en vertu de la Loi sur la protection du consommateur. La nouvelle Loi sur la protection du consommateur fait disparaître ce permis et le fusionne avec le permis du Code de la route, mais le consommateur ne s'en trouve pas pénalisé parce que toute la protection qui existait en vertu de la Loi sur la protection du consommateur est transférée au Code de la route, ce qui donne la même protection au consommateur et ce qui invite peut-être ce qu'on a parfois appelé des tracasseries ou de la paperasserie inutile pour les commerçants.

Je passe maintenant aux commentaires sur les cautionnements de façon plus spécifique. L'article 112 de l'avant-projet, tout comme l'article 23 de l'actuel Code de la route, prescrit que le marchand de véhicules routiers doit faire la demande d'un permis et fournir un cautionnement. Alors que l'article 23 de l'actuel Code de la route stipule que le cautionnement doit servir à rembourser le prix d'un véhicule volé de même qu'à garantir l'exécution d'un jugement ou d'une transaction mettant fin à une poursuite civile formée en vertu de la Loi sur la protection du consommateur, l'avant-projet est muet quant à l'objet de ce cautionnement.

Même si l'article 405d de l'avant-projet prévoit que le gouvernement peut, par règlement, déterminer l'objet du cautionnement, il nous paraît que ces précisions sont suffisamment importantes pour être traitées dans le corps même de la loi. Nous recommandons donc que le projet de loi du Code de la route définisse de façon précise dans la loi l'objet du cautionnement en reprenant les stipulations contenues à cet effet à l'article 23 de l'actuel Code de la route, tel que je l'ai mentionné précédemment.

Passons maintenant au cautionnement de garagiste. Alors que le permis de garagiste existe déjà dans l'actuel Code de la route, l'avant-projet introduit l'obligation, pour le garagiste qui désire obtenir un tel permis, de se munir d'un cautionnement. Nous suggérons que, comme dans le cas du cautionnement de marchand de véhicules routiers, la loi et non le règlement prévoie l'objet du cautionnement dont, notamment, celui de garantir l'exécution d'un jugement ou d'une transaction mettant fin à une poursuite civile formée en vertu

de la Loi sur la protection du consommateur. Cette suggestion nous paraît d'autant plus normale qu'une très grande partie des actes posés par les garagistes dans l'exercice de leurs fonctions sont visés par la nouvelle Loi sur la protection du consommateur et, évidemment, plus particulièrement à la sous-section qui traite des réparations d'automobile et de motocyclette.

Quant à l'administration des cautionnements, maintenant, il nous paraît souhaitable que l'article 405 de l'avant-projet comporte un pouvoir réglementaire permettant au gouvernement de déterminer la façon dont l'administrateur du cautionnement devra disposer d'un cautionnement en cas d'annulation, de confiscation ou en vue de l'indemnisation d'un consommateur.

Passons maintenant, si vous le voulez bien, au chapitre des amendes. Les amendes prévues par l'avant-projet, plus particulièrement en ce qui a trait au marchand qui dirige un commerce de véhicules routiers sans permis, nous paraissent trop peu élevées. En effet, l'article 113 de l'avant-projet rend passible d'une amende de \$100 à \$200 le marchand qui dirige un commerce de véhicules routiers sans permis. De telles amendes ne nous paraissent pas être de nature à dissuader les commerçants malhonnêtes qui seraient tentés de fonctionner sans permis et sans cautionnement. Au surcroît, les amendes prévues par l'avant-projet sont inférieures à celles prévues à l'actuelle Loi sur la protection du consommateur. En effet, l'article 110 de cette loi prévoit des amendes de \$100 à \$2000, ou l'emprisonnement d'au plus un an, pour une personne physique qui n'aurait pas son permis de vendeur d'autos usagées. Dans le cas d'une corporation, celle-ci est passible d'une amende de \$500 à \$25 000. En d'autres termes, en fusionnant le permis, les amendes se trouvent réduites.

Quand je vous disais tout à l'heure qu'il y avait équivalence, on peut peut-être se poser des questions. Il nous semblerait malheureux qu'au moment de cette fusion le montant des amendes, pour absence de permis, soit diminué et nous pensons que, non seulement les amendes doivent être augmentées, mais si c'est possible, elles doivent être harmonisées — je ne parle plus de l'actuelle loi — avec la nouvelle Loi de la protection du consommateur et plus particulièrement avec les amendes prévues à l'article 279 de cette nouvelle loi qui traite des infractions à la Loi sur la protection du consommateur dont celle de ne pas détenir de permis nécessaire en vertu de la nouvelle loi. Ces obligations, en vertu de la nouvelle loi pour les détenteurs de permis, s'appliquent aux vendeurs itinérants, aux prêteurs d'argent et aux commerçants qui dirigent un studio de santé.

(10 h 30)

La nouvelle Loi sur la protection du consommateur a préconisé, de plus, non seulement des amendes substantielles, mais un mode de pénalisation qui varie suivant le statut juridique du contrevenant et selon le caractère répétitif des infractions. Ainsi, cet article 279 établit une pénalité plus

sévère au contrevenant qui est incorporé que celui qui gère un commerce seul ou une association et pénalise-t-il davantage le contrevenant qui en est à une seconde infraction dans les deux ans que celui qui contrevient à la loi une première fois. Vous avez d'ailleurs des détails de cet article 279 à l'annexe 1 du résumé que l'on vous a remis ce matin.

Quelques mots finalement sur la concordance des définitions et les amendements nécessaires à la Loi sur la protection du consommateur. Il nous apparaît que, puisque l'avant-projet de Code de la route utilise des termes nouveaux, apporte des nouvelles définitions et modifie la Loi sur la protection du consommateur, tout en traitant des mêmes réalités, il y aurait peut-être avantage à harmoniser les définitions que l'on utilise dans l'une ou l'autre loi pour décrire les mêmes réalités.

Je vous donne deux exemples, deux illustrations de cela. On parle dans la nouvelle Loi sur la protection du consommateur de totalisateur et dans l'avant-projet du Code de la route, on parle d'odomètre. On parle dans la nouvelle Loi sur la protection du consommateur de commerçants et dans l'avant-projet du Code de la route, on parle de marchands.

Dans le même souci de clarté et de compréhension juridique, les dispositions de la Loi sur la protection du consommateur qui se trouvent à l'annexe 2 du résumé que je vous ai remis ce matin devraient être modifiées expressément par l'avant-projet du Code de la route, évitant ainsi à ceux nombreux, qui ont à travailler avec les deux textes de loi, de faire une recherche juridique pour connaître la portée de tel ou tel article.

En clair, ce que cela veut dire, c'est que la nouvelle Loi sur la protection du consommateur dans les dispositions finales amende certaines dispositions de l'actuel Code de la route. Alors, il faudrait que la réciprocité soit rendue, si vous voulez, au moment du nouveau projet de loi du Code de la route pour que les concordances soient bel et bien faites.

M. le Président, il s'agissait là des quelques commentaires que l'Office de la protection du consommateur avait à faire. Je vous demanderais de bien vouloir verser au dossier de la commission le texte du présent résumé qui vous donnera notamment à l'annexe 2, les détails des amendements à faire pour fins de concordance. Merci.

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

M. Lessard: Je constate que c'est bon d'avoir des commissions parlementaires. Je pense qu'il est normal qu'on se fasse rappeler à l'ordre dans le sens qu'on ait une certaine conformité avec nos lois. On sait que, même au sein du gouvernement, il y en a tellement que des fois on a de la difficulté à se coordonner. Les remarques que vous me faites en ce qui concerne la conformité de l'avant-projet du Code de la route avec la Loi du consommateur, je les retiens très sérieusement et nous nous ajusterons en conséquence. D'autant plus

que je pense que c'est important dans un but de plus grande clarté d'utiliser les mêmes termes dans une loi comme dans l'autre et éviter... puisqu'on s'est entendu probablement techniquement et légalement sur les termes, lorsqu'on a discuté très longuement de la Loi de la protection du consommateur. On va s'ajuster en conséquence.

Mais vous avez la responsabilité de protéger le consommateur contre la fraude et vous avez aussi, je pense bien, des préoccupations de protéger le consommateur contre les accidents routiers. Est-ce que je pourrais vous demander ce que vous pensez du virage à droite et du 110 kilomètres?

M. Meunier: M. le ministre, là-dessus, je vais décliner, parce que je pourrais vous dire ce que j'en pense personnellement mais, comme citoyen, j'aurais de la difficulté à vous dire que l'Office de la protection du consommateur en pense comme tel, et c'est toujours le risque, quand on parle de la protection du consommateur.

Evidemment, l'éventail est tellement vaste qu'on peut appliquer ce terme de protection du consommateur à peu près à toutes les situations qui existent dans la vie. Malheureusement, devant cet état de fait, quant à nous, on est obligé de se restreindre à ce que, assez souvent, la loi nous impose comme mission. Pour ce qui est au chapitre de la sécurité, il me semble qu'il y a peut-être des organismes plus compétents que nous pour vous donner des opinions. Si jamais vous insistiez pour connaître notre opinion, on pourrait toujours l'étudier et vous la faire connaître plus tard.

M. Lessard: Hier, vous avez sans doute entendu le mémoire ou lu le mémoire de la Chambre de commerce de Québec dans lequel on insistait ou on protestait contre une réglementation ou un pouvoir de réglementation qui semblait très fort et qui était donné au directeur du Bureau des véhicules automobiles et par conséquent, d'abord aux ministres et au lieutenant-gouverneur en conseil, à savoir, par exemple, de déterminer des normes, à 408 en particulier, où il y a des pouvoirs qui touchent le consommateur, des pouvoirs très larges qui lui sont accordés; par exemple, décréter des normes de construction et d'utilisation de vente de phares anti brouillard, prescrire les normes de construction et d'utilisation de vente de torches, de lampes-rélecteurs, de lanternes portatives, etc. Vous avez toute une série de pouvoirs qui sont donnés au lieutenant-gouverneur en conseil ou au gouvernement, si vous voulez, pour ne pas entreprendre une discussion. Qu'est-ce que vous en pensez comme directeur de l'Office des consommateurs? Est-ce que le gouvernement doit se donner ces pouvoirs?

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

M. Meunier: Je pense qu'il est impossible et vous le savez peut-être — et là, je m'adresse à chacun des membres de la commission — que

quiconque qu'il est impossible de prévoir toutes les situations et que si la loi elle-même donne des pouvoirs réglementaires, c'est pour permettre de réagir et de corriger des situations pratiques qu'on n'avait pas prévues et qui se présentent.

Quant aux pouvoirs réglementaires comme tels et celui-ci en particulier, je ne peux pas vous dire qu'on l'a analysé en détail. A priori, on ne peut pas dire que cela nous semble exorbitant. Mais c'est une observation a priori. Le seul commentaire que je pourrais faire et peut-être qu'il n'a aucune valeur et aucune application, quant à nous, à l'Office de la protection du consommateur, la Loi sur la protection du consommateur accorde également un pouvoir réglementaire assez étendu.

La distinction, cependant, c'est que tout règlement prépublié dans la Gazette officielle au moins 30 jours avant son adoption. Je dois vous dire que, jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu à nous plaindre de l'existence de cette disposition. Cette disposition favorise de vastes consultations et permet peut-être — enfin, on va le voir avec les règlements qui seront prépubliés — d'avoir des règlements qui collent plus à la réalité. Maintenant, c'est la réalité de l'Office de la protection du consommateur. Est-ce que cela s'applique de la même façon à votre réalité? Vous pouvez en juger peut-être mieux que nous, mais je vous donne ce témoignage.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup M. Meunier.

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

M. Gratton: M. le Président, ce sera très bref. Je remercie, moi aussi, l'Office de la protection du consommateur pour la présentation de ce mémoire. Il y a très peu de questions qu'on peut lui adresser. Le tout est très clair. Je suis sûr que le gouvernement, de son côté, en tiendra compte lors de la préparation du projet de loi comme tel. En tout cas, quant à nous, de l'Opposition, nous remplirons notre rôle, en veillant à ce que le gouvernement en tienne compte.

Sur la question de la réglementation cependant, je suis heureux du témoignage que vous rendez à savoir que la Loi de la protection du consommateur exige la prépublication de la réglementation, et je livre mon impression personnelle indiquant que, dans le cas du Code de la route comme dans le cas de la Loi de la protection du consommateur, il me semble que le gouvernement, tous les intéressés ont tout intérêt à accorder le plus de chance possible à tous, parce que tout le monde est visé par le Code de la route; ce ne sont pas seulement les automobiles, ce sont aussi les piétons. Ce sont les citoyens en général. On a tous intérêt, donc, à informer le mieux possible et à donner toutes les occasions possibles d'intervention avant que ces règlements ne soient adoptés.

Par rapport aux articles spécifiques 402 et 408, je ferai remarquer, non pas à votre intention,

mais peut-être à l'intention du ministre, que les représentations de la Chambre de commerce hier portaient bien plus sur le fait qu'on se trouve à donner au gouvernement, au lieutenant-gouverneur en conseil, par le biais des articles 402 et 408, un pouvoir de réglementation qui irait même à l'encontre du texte de la loi. Là, je ne voudrais pas aborder une discussion de principe sur la législation déléguée, mais c'est là, je pense, qu'est tout le noeud du problème. Dans la Loi de la protection du consommateur — c'est une question que je vous pose — je ne pense pas qu'on puisse retrouver quelque pouvoir de réglementation qui pourrait faire fi des dispositions de la loi elle-même.

M. Meunier: Je dois vous dire qu'on n'a pas vu de ces pouvoirs de réglementation qui pourraient, comme vous le dites, faire fi des dispositions de la loi elle-même et je ne m'attends pas, j'espère, que personne nous fasse cette remarque.

M. Gratton: C'est ce que je voulais que vous nous confirmiez, ma perception de la Loi de la protection du consommateur. En fait, je pense qu'il s'agit ici, aux articles 402 et 408, qui nous sont proposés dans l'avant-projet, d'un précédent et je ne connais pas de précédent à cette disposition de pouvoir, par règlement, changer les dispositions de la loi.

M. Meunier: Par ailleurs, je ne veux pas m'immiscer dans le vif du débat, mais je peux vous dire que c'est bien sujet à interprétation. Je vous entendais dire que vous n'êtes pas avocat, mais vous les connaissez suffisamment pour savoir qu'il peut y avoir diverses interprétations de la part de plusieurs avocats sur des questions comme celles-là.

M. Gratton: Oui, arrêtons-nous là. Je vous remercie.

M. Lessard: Je ne m'arrêterai pas là. Je voudrais apporter une précision, justement, particulièrement pour les media d'information, pour qu'on ne parte pas sur une mauvaise route, s'il vous plaît. Je voudrais très bien lire l'article 402 où il y a eu discussion hier. On dit: Le gouvernement peut, par règlement, malgré l'article où on définit le terme de véhicule routier, 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. Il ne faudrait quand même pas être ridicule. Si, par exemple, il se fait une découverte d'un nouveau véhicule routier qui met en danger la vie du public, s'il faut que je sois obligé de revenir devant l'Assemblée nationale pour dire qu'il faudrait intégrer ce véhicule routier à l'intérieur de la loi, ce serait... Le ridicule ne tue pas, mais à ce point-là. On ne change aucunement le principe du projet de loi ou on ne s'attaque

aucunement au principe d'un projet de loi. On se donne le pouvoir, comme on le disait hier — cela circule vite le transport — de déterminer si un nouveau véhicule routier doit s'appliquer au Code de la route.

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

M. Gratton: M. le Président, vous me permettez de faire une mise au point. Lorsque le ministre prétend que le pouvoir de réglementation qui permet au gouvernement de changer une définition n'est pas une question de principe, moi, M. le Président, je ne comprends plus. On a un Code de la route qui définit un véhicule routier ou un véhicule automobile et par règlement le gouvernement pourrait décider, à un moment donné... (10 h 45)

Je comprends que, dans le cas que décrit le ministre, une nouvelle découverte peut être valable, mais il y a aussi des véhicules automobiles qu'on connaît déjà qui pourraient faire l'objet de ce même pouvoir de règlement. C'est de cela qu'il s'agit, M. le Président, c'est-à-dire de ne pas changer les définitions une fois que la loi est adoptée. S'il est nécessaire de changer les définitions, qu'on revienne devant l'Assemblée nationale. C'est tout cela le principe de la législation déléguée ou pas.

M. Lessard: Ce ne sont pas des définitions; ce sont des catégories de véhicules.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. Je vous remercie, M. Meunier ainsi que les gens qui vous accompagnent. J'appelle maintenant le Club automobile du Québec.

Club automobile du Québec

M. Lessard: Vous pouvez être certains qu'on ne soumettra pas les chats et les chiens au Code de la route.

Le Président (M. Bordeleau): Je présume que vous êtes Mme Tardif? Non?

M. Lessard: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Oui.

Mme Tardif (Monique): Oui. C'est M. Dufresne qui va prendre la parole en premier.

Le Président (M. Bordeleau): Si vous voulez nous présenter vos collègues. Vous pouvez y aller.

M. Dufresne (Jean-Claude): M. le Président, je voudrais vous présenter Mme Monique Tardif qui est directrice du service de la protection du consommateur au Club automobile. Je suis Jean-Claude Dufresne, directeur général du même organisme. Mme Tardif va vous présenter notre mémoire.

Mme Tardif: Depuis longtemps déjà, les Québécois attendaient une refonte complète du Code de la route. En effet, de l'avis de tous, le code tel qu'il existe actuellement et les nombreux règlements qui s'y rattachent, malgré et peut-être aussi à cause de la quantité de modifications qui sont venues s'y greffer au cours des ans, ne peuvent plus être considérés comme des instruments tout à fait adéquats.

C'est donc avec plaisir que nous constatons la volonté du présent gouvernement de s'attaquer à la tâche et, dans un but de collaboration, nous vous présentons aujourd'hui quelques réflexions et commentaires sur l'avant-projet de loi qui nous a été soumis en attendant, peut-être, de nous prononcer définitivement sur le projet de loi proprement dit.

D'abord, la cession d'un véhicule routier. L'on découvre à l'article 53 l'excellent principe de la certification mécanique obligatoire lors de tout transfert de propriété. Inutile de souligner ici que l'idée n'est pas nouvelle puisqu'on la retrouve aussi bien dans le code actuel, article 23, paragraphe 4, que la loi 13 (1976) dont tous les articles ont eu le bonheur d'être promulgués, sauf celui qui portait justement sur la certification mécanique. Il reste à savoir maintenant si des mesures concrètes seront mises de l'avant pour que cet important article ne soit plus lettre morte. La chose est d'autant plus urgente que la nouvelle Loi de la protection du consommateur, qui sera vraisemblablement mise en force à l'automne, contient certaines dispositions qui n'auraient plus aucune signification sans la mise en vigueur de l'article 53 du présent code. Nous demandons donc instamment au gouvernement de mettre tout en oeuvre pour que la certification mécanique obligatoire devienne une réalité, au moins pour toutes les transactions de véhicules usagés.

L'émission des permis de conduire. Les plus récents rapports sur la sécurité routière — par exemple, celui d'Ideacom — et les dernières statistiques d'accidents d'automobiles démontrent que les jeunes conducteurs sont surreprésentés lorsqu'on fait le décompte des victimes de la route. Cette constatation nous amène à considérer, avec un intérêt particulier, toute loi qui est en rapport avec la formation des nouveaux conducteurs. On s'étonne donc de ne pas retrouver dans cet avant-projet la nouvelle mesure mise en vigueur par le ministère en juin dernier, soit l'émission d'un permis provisoire de deux ans pour les nouveaux conducteurs. Dans le même ordre d'idées, n'y aurait-il pas lieu de considérer l'à-propos de certaines mesures qui ont été retenues dans des juridictions étrangères pour les apprentis conducteurs ou pour les nouveaux conducteurs?

L'emploi obligatoire d'une vignette, qui peut être amovible, indiquant que le véhicule est conduit par un apprenti conducteur ou par un nouveau conducteur.

L'imposition d'une limite de vitesse moindre que celle acceptée en temps normal.

L'interdiction d'usage de certaines routes à circulation rapide.

L'interdiction de circuler pendant la nuit.

Evidemment, ces interdictions ne devraient pas en arriver à compromettre l'apprentissage, mais devraient plutôt permettre de le faire d'une manière plus progressive et contrôlée.

Les examens. L'article 86 dans son ensemble nous apparaît des plus pertinents. En effet, on ne peut qu'être d'accord avec la possibilité qui est donnée au directeur général de rappeler à subir un examen tous les titulaires de permis de conduire qui ont été impliqués dans un accident, qui ont plus de 70 ans, dont le permis de conduire a été suspendu, qui demandent un changement de classe, qui n'ont pas subi d'examen depuis trois ans ou dont le comportement sur la route fait douter de leur compétence à conduire un véhicule.

Cependant, si on considère toute la latitude qui est ainsi accordée au directeur général, on s'interroge sur l'obligation qui lui est faite de rappeler à tous les dix ans tous les titulaires d'un permis de conduire. Cette obligation, telle que décrite au dernier paragraphe de l'article 86, risque fort d'être une contrainte qui pourrait venir entraver le fonctionnement du Bureau des véhicules automobiles.

Les accessoires, équipements et normes de construction. Pour ce qui est du chapitre consacré aux accessoires, équipements et normes de construction, nous ne pouvons faire autrement que de l'adopter d'emblée surtout à cause de l'article 224 qui stipule que tout véhicule automobile utilisé au Québec doit demeurer conforme aux normes de fabrication. Par contre, une certaine partie de la réglementation qui y est prévue nous semble d'une très grande importance et nous aimerions insister sur les points suivants. 1) La réglementation devra comprendre des normes quant à l'usure maximale de la semelle des pneus et quant à l'utilisation obligatoire de certains types de pneus, particulièrement en hiver; 2) pour ce qui est des sièges de sécurité pour enfants, il serait évidemment souhaitable que les normes soient prescrites le plus tôt possible afin que l'article 216 puisse être enfin applicable.

Du côté de la circulation, pour l'étude de cette section, il nous a paru important de garder à l'esprit les deux buts fondamentaux qui doivent être à la base de toute bonne politique en matière de circulation: le premier étant de maximiser le rendement du réseau routier et le second étant de permettre que le tout se fasse avec la plus grande sécurité possible. Parmi les nouvelles réglementations, qui seraient insérées au code, plusieurs méritent d'être appuyées vivement; mentionnons, entre autres, l'interdiction d'emprunter un terrain privé pour éviter de se conformer à une signalisation, l'interdiction d'augmenter la vitesse de son véhicule lorsque celui qui le suit effectue une manoeuvre de dépassement, l'interdiction de louvoyer, la priorité de passage aux autobus dans les villes lorsque ces derniers veulent réintégrer la voie de circulation, l'interdiction faire aux motocyclistes et vélomoteurs de se faufiler entre les rangées de véhicules, l'élaboration complète des devoirs et

des droits du piéton dans le but d'assurer sa sécurité, la législation du covoiturage.

Par contre, toutes ces excellentes additions ou modifications ne doivent pas nous empêcher de constater que d'autres sont plus incertaines. Par exemple, considérons l'article 238. Il stipule que sur une chaussée à deux ou plusieurs voies de circulation aucune de ces voies ne se trouve privilégiée par rapport à une autre et qu'aucune ne peut être considérée comme étant réservée pour le dépassement. Cette mesure pourrait en effet comporter de grands avantages en permettant de décongestionner nos artères urbaines en période de pointe puisque la destination choisie amènerait l'automobiliste à emprunter la meilleure voie. C'est d'ailleurs ce qui a été confirmé par la jurisprudence à l'intérieur des villes.

Cependant, nous ne croyons pas qu'une telle mesure devrait être adoptée pour la circulation sur les autoroutes pour les raisons suivantes. D'abord, ces autoroutes sont aménagées. Pour une circulation rapide, les dégagements vers la gauche sont quasi inexistantes. Dans les circonstances, il serait pas conséquent dangereux d'accorder les mêmes droits aux véhicules qui circulent dans des voies différentes car cela ne fait que créer de la confusion. Il nous paraît donc impérieux de maintenir le principe du dépassement par la gauche seulement sur toutes les voies à circulation rapide.

L'article 247, comme son pendant du code actuel, autorise le dépassement par la droite lorsque le véhicule qui précède s'apprête à tourner à gauche. Cependant, il comporte une modification de taille dans le fait qu'il permet maintenant à l'automobiliste qui effectue cette manœuvre d'emprunter en partie l'accotement alors qu'auparavant cette pratique était totalement défendue et entraînait même pour l'automobiliste pris en faute l'inscription d'un point de démerite. Comme cette manœuvre en est quand même une d'exception et qu'il existe des différences notables dans la qualité des accotements, nous croyons de bonne guerre de faire une mise en garde plus spécifique dans le texte même de l'article en indiquant que celui qui dépasse par la droite doit également s'assurer de la stabilité de l'accotement.

Du côté des motocyclistes, il n'y a pas qu'une seule façon d'ordonner la disposition d'un groupe de motocyclettes et de vélomoteurs, on pense à la file indienne, telle que préconisée à l'article 227 de l'avant-projet, à la conduite en parallèle que le motocyclistes adoptent parfois et à la formation en zigzag qui est recommandée particulièrement par le Conseil canadien de la sécurité routière. Quant à nous, c'est cette dernière solution que nous retenons également comme étant la plus sécuritaire puisque chaque conducteur a ainsi plus d'espace pour ralentir ou contourner un obstacle en cas d'urgence.

De plus, il est important de noter qu'un groupe de motocyclistes devrait être limité à quatre pour éviter les carambolages.

L'article 283 a trait à la possibilité qui est offerte à l'automobiliste de tourner à droite à un feu rouge, lorsque la manœuvre peut se faire sans

danger. Cette disposition semble actuellement être contestée par les piétons et peut-être ont-ils un peu raison. En effet, la formulation actuelle de cet article vient en contradiction avec l'article 333 qui accorde aux piétons, faisant face à un feu vert non accompagné de feux de piétons, la priorité absolue de passage que ce piéton soit ou non déjà engagé dans l'intersection. Nous pensons donc qu'il y aurait lieu de modifier l'article 283 en conséquence.

Abstraction faite de cette considération, nous sommes d'accord avec le principe de cette innovation puisqu'il semble que dans les juridictions où cette manœuvre est permise depuis quelques années on n'a pas eu à déplorer un plus grand nombre d'accidents. Cependant, après lecture des commentaires publiés dans les journaux, on ne saurait trop insister sur l'importance de faire mieux connaître aux automobilistes et aux piétons toutes les restrictions qui font que cette manœuvre est loin d'être un droit absolu: Immobilisation du véhicule et priorité de passage aux piétons et aux véhicules qui circulent sur la voie perpendiculaire.

Les autobus d'écoliers. Cette section de l'avant-projet nous amène à formuler les deux recommandations suivantes. D'abord, au chapitre de l'identification du véhicule lui-même. Ne serait-il pas possible d'exiger que les autobus scolaires soient d'une couleur voyante et uniforme afin qu'ils puissent être identifiés plus rapidement tant par les automobilistes qui les croisent que par ceux qui les suivent? En second lieu, et bien que ce commentaire ne soit pas directement relié au projet à l'étude aujourd'hui, nous estimons que les conducteurs de ces véhicules et que les écoliers eux-mêmes devraient être sensibilisés davantage aux problèmes de la circulation, par une meilleure éducation en sécurité routière.

La vitesse. Dans cette section, qui traite des vitesses minimales et maximales autorisées sur les routes du Québec, notre seule intervention se portera au niveau du privilège qui est accordé aux autobus interurbains de circuler à une vitesse supérieure à celle permise pour les autres véhicules et au pouvoir discrétionnaire du ministre des Transports de consentir ce privilège à d'autres catégories de véhicules routiers. Nous nous opposons à ce que ce précédent soit établi et ce pour la raison suivante. En autorisant une telle chose, nous irions à l'encontre de l'un des deux principes fondamentaux que nous avons énoncés plus haut et qui veut que l'utilisation du réseau routier se fasse avec la plus grande sécurité possible.

En effet, si on admet que le poids de ces véhicules est au départ disproportionné en regard de celui d'un véhicule de promenade, que les autobus déplacent énormément d'air et qu'ils peuvent projeter quantité d'eau, de boue et de neige lors des dépassements et qu'on considère, par ailleurs, que la mesure proposée leur permettrait d'effectuer des dépassements continus, on peut en conclure que le privilège qui leur serait accordé viendrait compromettre la sécurité routière. Comme autre motif de notre opposition, men-

tionnons le fait que si les limites de vitesse ont été abaissées récemment, c'est dans le but exprimé de réduire le nombre et la gravité des accidents. A ce sujet, mentionnons qu'une enquête est actuellement en cours aux États-Unis afin de déterminer la raison pour laquelle le nombre d'accidents mortels impliquant des véhicules lourds a augmenté en flèche depuis environ trois ans. D'après les études préliminaires effectuées, cette détérioration de la situation serait attribuable à la vitesse. Il est bon de souligner que cette enquête a été provoquée par l'intervention d'une compagnie d'autobus interurbain qui demandait à ce que soit techniquement limitée à 57 milles à l'heure la vitesse des véhicules lourds.

Nous terminerons ici nos commentaires et recommandations sur l'avant-projet du Code de la route. Nous regrettons que le peu de temps mis à notre disposition pour en faire l'étude ne nous ait permis que de considérer les points les plus importants. Cependant, c'est avec impatience que nous attendrons maintenant le dépôt du projet de loi qui, du moins l'espérons-nous, sera effectué le plus tôt possible. Le Code de la route, devenu un outil de travail efficace, offrira l'occasion idéale de sensibiliser les usagers de la route à leurs responsabilités sociales et individuelles en matière de sécurité routière.

De plus, à la suite des interventions que nous avons entendues hier, on aimerait également souligner notre accord sur une patrouille spéciale pour l'application rigoureuse du Code de la route. (11 heures)

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

M. Lessard: Je ne serai pas tout seul. Je vous remercie, Mme Tardif, ainsi que M. Dufresne. Je voudrais d'abord parler un peu — je l'ai oublié tout à l'heure lorsque l'Office de la protection du consommateur a présenté son mémoire — du programme que nous envisageons concernant la certification mécanique des véhicules. Je l'ai expliqué un peu hier. Nous sommes actuellement à travailler sur une réglementation qui serait quand même souple, mais qui nous permettrait de prolonger, dans les plus brefs délais possible, la certification mécanique non seulement aux véhicules qui viennent de l'extérieur, non seulement aux autobus scolaires, c'est-à-dire à l'ensemble des autobus, comme nous le faisons actuellement, mais graduellement à tous les véhicules des usagers et même, après deux ou trois ans, à l'ensemble des véhicules au Québec.

Comment cette réglementation pourra-t-elle être faite? Je pense que le député de Charlevoix soulevait le problème hier et vous comprendrez qu'il nous est impossible comme tel, comme gouvernement du Québec, d'engager un ensemble d'inspecteurs pour aller faire la vérification mécanique pour nous. Cependant, nous travaillons dans le cadre de la Régie de l'assurance automobile, dans le cadre de la création des centres de réévaluation, et en utilisant au maximum ce que nous aurions comme garages qui seraient certi-

fiés, par le Bureau des véhicules automobiles ou par le ministère des Transports, pour faire une telle vérification en ce sens que, eux, seraient aussi surveillés. Cela va certainement nous prendre des ressources humaines additionnelles, mais ces garages seraient surveillés et une amende serait appliquée à un garage qui certifierait un véhicule automobile qui ne serait pas en excellente condition mécanique.

Nous espérons que vous comprendrez que nous avons des problèmes de financement. Cela comporte des coûts. De plus en plus — c'est la volonté du gouvernement — on va se diriger vers une certification mécanique qui va s'étendre à l'ensemble des véhicules au Québec.

Pour ce qui est de la nouvelle mesure concernant le permis provisoire, vous avez raison. On ne le souligne pas comme tel dans le Code de la route. C'est en vertu d'un règlement. Cependant, il est possible, pour mieux préciser le Code de la route, de l'inscrire comme principe parce que c'est en vertu d'un règlement que le permis peut, au début, être provisoire, mais devenir permanent si le jeune n'a pas commis d'infraction au Code de la route. Si le jeune a commis des infractions relativement à un certain nombre de points, à ce moment-là, il y a la nécessité de passer un examen d'aptitude ou passer un nouvel examen d'aptitude ou encore voir renouveler ou être obligé de suivre un nouveau cours de conduite automobile ou un cours qu'il n'aurait pas suivi ou encore voir, s'il n'a pas respecté ces conditions, son permis demeurer provisoire pour une période de deux ans.

Quant au problème de la vignette qui est soulevé, je dois dire que ce n'est pas toujours le même conducteur. Quand on parle de l'emploi d'une vignette obligatoire, j'aimerais avoir des explications puisque cela existe dans d'autres pays. On dit: "... qui peut être amovible — d'accord — indiquant que le véhicule est conduit par un apprenti conducteur ou par un nouveau conducteur". J'aimerais avoir des explications dans ce sens-là. Ce serait assez difficile d'application. La même chose, par exemple, au paragraphe 4: "L'imposition d'une limite de vitesse moindre que celle acceptée en temps normal." Pour les policiers, j'aimerais mieux qu'on les force plutôt à faire respecter la vitesse normale qui est indiquée le long de nos routes que de faire une section spéciale pour les jeunes.

Par exemple, il y a l'interdiction d'usage de certaines routes à la circulation rapide, l'interdiction de circuler pendant la nuit. Je vous avoue que cela serait complexe. Je ne sais pas dans quels autres pays — j'aimerais avoir des explications — on applique ces mesures-là, mais j'ai l'impression qu'il faudrait certainement avoir une section spéciale de corps policiers ou multiplier les corps policiers. Déjà, hier, on nous indiquait qu'on avait des problèmes à faire respecter le Code de la route, tel qu'il existe. Si on apporte des précisions — il y a toujours la Ligue des droits de l'homme aussi parce que je pense qu'on n'a pas le droit d'avoir certains règlements qui feraient une certaine discrimination à un secteur d'une population

donnée — j'aimerais avoir des explications parce que je vous avoue que cela m'apparaît très compliqué est très complexe. On aimerait bien vous voir.

Mme Tardif: Si je réussis à vous voir.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, Mme Tardif.

Mme Tardif: D'abord, cela existe en Europe. Maintenant, c'est bien sûr que, si on considère le contrôle routier qu'on a actuellement au Québec, c'est impossible d'application. Il y a déjà la permission qui est donnée à tout apprenti conducteur de plus de 18 ans de circuler dans un véhicule normal, accompagné d'un détenteur de permis de conduire. Je pense que c'est surtout celui-là qu'il faudrait viser. Tant qu'on n'aura pas les cours de conduite obligatoires pour l'obtention d'un nouveau permis, il faudrait peut-être essayer de penser à d'autres formules ou passer carrément au cours de conduite obligatoire pour tous.

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

M. Lessard: Pour ce qui concerne les examens, vous expliquez l'article 86 où on peut demander à un individu de passer un nouvel examen selon une réglementation précise, c'est-à-dire ceux qui sont impliqués dans un accident, ceux qui ont plus de 70 ans, etc. Je vous avoue qu'on l'avait ajouté pour discussion parce qu'il y a beaucoup de choses là-dedans qui sont matière à discussion puisque — comme je l'ai d'ailleurs indiqué lors d'une conférence de presse — il y a des choses là-dedans qu'on a lancées pour amener une discussion sur la sécurité routière. Techniquement, c'est un peu la même chose comme les recommandations que vous nous faisiez tout à l'heure. Le rappel automatique de tous les conducteurs après dix ans a été un problème d'application difficile. Cependant, par exemple, il faut envisager graduellement un meilleur contrôle des conducteurs et on va se diriger dans ce sens-là de façon plutôt graduelle, comme vous l'indiquez ou comme l'indique l'article 86.

Mme Tardif: Mais déjà — je ne me souviens pas si c'est au paragraphe e) ou f) — on prévoit que tout détenteur de permis de conduire de plus de trois ans peut être rappelé. A ce moment-là, à l'intérieur même de l'article, si on excluait le dernier paragraphe, le BVA pourrait rappeler tous les détenteurs de permis de conduire et il pourrait même décider que c'est cinq ans, à un moment donné, quand il aura la possibilité de le faire. Je trouve difficile à inclure, dans le Code de la route, un article comme celui-là, parce que c'est un article qui, on le sait au départ, ne sera pas appliqué.

M. Lessard: Oui.

Mme Tardif: Cela me fait toujours peur.

M. Lessard: C'est pour cette raison que c'est un avant-projet de loi.

L'article 2.24 qui stipule que tout véhicule automobile utilisé au Québec doit demeurer conforme aux normes de fabrication est un article qui devra être respecté particulièrement — comme je l'indiquais hier — pour les motocyclettes.

Pour ce qui concerne les sièges de sécurité pour enfants, il y a des discussions depuis déjà plusieurs années avec le gouvernement fédéral, le ministre responsable des consommateurs au gouvernement fédéral, concernant les normes des sièges pour enfants. Il y a déjà eu une norme, elle n'a pas été remise en vigueur et c'est encore en discussion pour savoir si c'est le ministre des Transports à Ottawa qui sera responsable ou si c'est le ministre de la Consommation et des Corporations, de telle façon qu'on n'a pas d'exigence à ce sujet actuellement. Il n'y a pas de normes précises.

Je pense que c'est le moment de vous expliquer un peu l'article 238 qui stipule que, sur une chaussée à deux ou plusieurs voies de circulation, aucune de ces voies ne se trouve privilégiée par rapport à une autre et qu'aucune ne peut être considérée comme étant réservée pour le dépassement. Il va falloir préciser cet article. Cela laisse entendre que quelqu'un peut dépasser de n'importe quelle façon, etc.

Tous les jours, si vous vous promenez le matin, par exemple, dans la ville de Québec, lorsqu'il y a une densité de circulation très forte, vous constatez que des gens dépassent vers la droite. Normalement, en vertu du code existant, ils sont dans l'illégalité puisque le dépassement à droite est défendu. L'objectif, justement, était que lorsqu'il y a une circulation dense comme celle-là, d'empêcher que les gens soient continuellement à l'encontre de la loi, du Code de la route. Je pense qu'il va falloir le préciser — je ne sais pas quelle formulation il va falloir utiliser — pour éviter que les gens pensent qu'ils peuvent dépasser de n'importe quelle façon vers la droite. Sur cela, je pense que...

M. Tardif: Le problème qu'on a rencontré dans l'interprétation de cet article si on le compare à l'article 240, on retrouve la même description de route, c'est-à-dire une chaussée à plusieurs voies de circulation. L'article 240 dit: "Le conducteur d'un véhicule routier qui circule à une vitesse inférieure à l'allure de la circulation doit conduire à l'extrême droite". Par contre, on a l'article 238 qui dit: Si vous circulez dans l'autre voie, dans le même genre de chaussée, ce n'est pas un dépassement. Il y a certainement là une question d'interprétation et de rédaction du texte.

M. Lessard: Par contre, dans l'ancien Code de la route, il était défendu de dépasser à droite, mais continuellement, tous les matins, on voit...

Mme Tardif: A droite. Oui. Dans la circulation en ville.

M. Lessard: ... constamment cette possibilité. J'aimerais discuter avec vous un peu du covoiturage. Vous appuyez cette mesure. Vous

savez que cette mesure va aussi être contestée particulièrement par les propriétaires d'autobus et aussi pas les propriétaires de taxi. Il est certain qu'avec la nouvelle Loi de l'assurance automobile, cette possibilité du covoiturage existe, mais pas légalement. On sait que cela se fait. C'est un peu la même chose que le dépassement à droite. Cela se fait tous les jours, c'est-à-dire plus particulièrement ici dans la ville de Québec ces temps-ci. Cela se fait. On craint du côté des taxis... Cela se fait pour se rendre au travail. Je ne présume pas que les gens vont s'acheter des camionnettes et qu'ils le feront dans un but de rentabilisation économique de leurs véhicules. Cela se fait aussi en Ontario. J'ai demandé une étude devant les protestations que j'avais eues de la part des transporteurs d'autobus et de la part des propriétaires de taxi, pour savoir les conséquences que cela pouvait comporter sur le transport en taxi parce que ces gens-là paient des droits, et aussi sur le transport en commun parce que notre objectif est de favoriser le transport en commun. Mais d'après votre expérience — parce que le club automobile est étendu un peu à travers l'Amérique du Nord — le covoiturage est-il répandu dans plusieurs États américains et cela peut-il avoir des conséquences négatives sur le transport en commun ou sur le transport par taxi?

Mme Tardif: Si on regarde du côté d'Ottawa, par exemple, où le transport en commun est très bien organisé et fonctionne de façon adéquate, la possibilité de covoiturage, à ce moment-là, est utilisée par des gens qui demeurent en banlieue. Il s'agit de personnes qui demeurent dans le même coin et qui s'en vont à un même lieu de travail. Souvent, elles sont loin des transports en commun qu'elles n'utiliseraient probablement pas si elles ne se servaient pas du covoiturage. Elles ne feraient pas plus appel à un véhicule taxi pour se rendre au travail. À mon sens, comme il s'agit de déplacement d'un endroit donné qui est souvent une banlieue vers un lieu de travail, cela n'atteint absolument pas le transport en commun ou les associations de taxi.

M. Lessard: L'exemple que je donnais, c'est qu'il est certain que si quelqu'un se rend à son travail à dix milles de chez lui et qu'il n'y a pas de transport en commun bien organisé, il n'a pas le choix. Il faut qu'ils s'organisent plusieurs travailleurs ensemble pour se transporter et en changeant de véhicule bien souvent de semaine en semaine.
(11 h 15)

A l'article 247, vous parlez de l'accotement, mais on pourra préciser que l'individu devra utiliser la route comme telle. Il me semble qu'on l'a...

Mme Tardif: On précise dans l'article qu'il doit le faire de façon sécuritaire.

M. Lessard: En fait, à l'article 247, on dit qu'il n'est cependant pas permis de quitter complètement la chaussée.

Une Voix: C'est le mot "complètement".

Mme Tardif: C'est le mot "complètement".

M. Lessard: Concernant le contrôle, à la page 10, vous dites: "De plus, il est important de noter qu'un groupe de motocyclettes devrait être limité à quatre pour éviter les carambolages". Je me pose une question: Est-ce que les véhicules automobiles devraient aussi être limités à quatre? Cela me pose un problème très sérieux.

Mme Tardif: Ce qui arrive, c'est que souvent les groupes de motocyclistes circulent de façon un peu plus rapprochée que les véhicules automobiles. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais, dernièrement, près de la frontière américaine, il y a eu un accident dans lequel onze motocyclistes qui revenaient des États-Unis ont été impliqués. Il y en a un qui est tombé par terre et les autres sont entrés dans le paquet. S'il n'y en avait eu que quatre, il y a plus de chance qu'il y ait eu moins de morts et moins de blessés dans cet accident.

M. Lessard: C'est la même chose pour les véhicules automobiles.

Mme Tardif: C'est la même chose pour les véhicules automobiles, mais on est quand même mieux protégé. Ce n'est pas parfait, mais on est mieux protégé.

M. Lessard: Pour ce qui concerne votre recommandation relativement aux autobus d'écoliers, je vous avoue que je ne la comprends pas, puisque le règlement no 11 précise que la couleur des autobus d'écoliers est uniforme.

Mme Tardif: Pourquoi ne le retrouve-t-on pas dans le Code de la route pour que tout le monde le sache? Ce n'est pas toujours une couleur uniforme puisqu'on rencontre des véhicules d'écoliers qui sont d'une autre couleur que jaune. Il y en a certains: les transporteurs privés.

M. Lessard: Dans le cas où il y a intégration du transport écolier et du transport scolaire...

Mme Tardif: Transport privé.

M. Lessard: C'est-à-dire transport en commun et transport scolaire. En fait, notre objectif, c'est d'essayer de les intégrer autant que possible parce que le coût du transport des écoliers est très élevé: \$232 millions par année. Mais, en général, cela s'applique.

A la page 12, vous dites: En second lieu, et bien que ce commentaire ne soit pas directement relié au projet à l'étude... Vous dites qu'on devrait donner une meilleure éducation à nos jeunes sur la sécurité routière. Je voudrais souligner ceci — je l'ai souligné hier, cela a été très peu souligné — : Depuis quand même deux ans, le ministère des Transports, parce qu'on voit toujours les côtés négatifs de la sécurité routière; le

côté positif, on ne le sort jamais... Quand il y a un accident d'autobus, les media d'information sont là, mais quand on fait, de façon journalière, de façon quotidienne, des efforts constants pour améliorer un certain nombre de choses, on n'entend jamais parler de cela ou très rarement. Dernièrement, tout notre programme de Clignautobusagix, de MAXI-100, qui s'étend véritablement de la maternelle jusqu'au CEGEP, — qui est un programme d'éducation chez les jeunes — a rafflé à peu près tous les prix au Canada et dans l'est des Etats-Unis. Malheureusement, on a trouvé un petit article dans un journal de Québec qui le soulignait, mais de façon très peu marquée. L'Ontario s'intéresse énormément à notre programme. Depuis deux ans, on a lancé une opération sur le cyclotourisme qui est très importante et qui est considérée comme une des meilleures actuellement en Amérique du Nord.

Mme Tardif: On pense que ce qui a été fait jusqu'à présent par le ministère est réellement un net avantage, mais hier j'entendais les policiers provinciaux qui donnaient comme exemple qu'ils avaient demandé au ministère des Transports la permission d'incorporer une brigade scolaire dans leur milieu. On a été impliqué, depuis des années, dans les brigades scolaires. Là-dessus aussi on aimerait avoir la coopération du ministère des Transports pour que cela se généralise et que les policiers ne viennent pas nous voir après un accident d'autobus scolaire, mais avant.

M. Lessard: Depuis, j'ai demandé, en tout cas, aux fonctionnaires du ministère des Transports d'avoir des communications avec le Club automobile du Québec et je me demande même si je n'avais pas signé une lettre à ce sujet pour voir de quelle façon on pouvait constituer ces brigades scolaires. Il y a des problèmes aussi; il y a des conséquences. Les enfants qui sont d'un âge de onze ou douze ans, c'est une bonne formation, mais lorsqu'arrive un accident ou qu'un tel enfant se fait frapper, par exemple, les conséquences nous arrivent, parce qu'il est certain qu'on ne peut pas avoir une sécurité parfaite.

On avait envisagé, par exemple, la possibilité d'avoir un brigadier dans chacun des autobus, mais les coûts en seraient exorbitants également, c'est-à-dire qu'on vous donne la sécurité dont on a les moyens financiers. D'abord, je suis resté surpris hier. J'aurais dû poser la question, le fait qu'on le refuse. Mais il va falloir, si on fait une réglementation, qu'on assure la sécurité des jeunes qui sont responsables dans ce secteur.

Quant à moi, si vous êtes prêts... Je me rappelle il y a, je pense, deux ans, avoir eu des communications avec le Club automobile du Québec à ce sujet — peut-être devrai-je vérifier ma correspondance — nous étions très ouverts à trouver un moyen. Cela a déjà fonctionné et j'ai déjà enseigné... Dans certaines des écoles, cela fonctionnait, mais il se posait des problèmes très sérieux. Les parents hésitent quelquefois également...

Mme Tardif: A accepter autant de responsabilités finalement pour un enfant.

M. Lessard: En tout cas, la vitesse de 110 kilomètres concernant les autobus, on va passer; il y a de la protestation. Mais j'aimerais avoir des informations. A la page 13, vous dites: "D'après les études préliminaires, une enquête a été faite pour réduire, à la suite d'une demande de réduction de la vitesse des autobus, à 57 milles à l'heure." Je n'ai pas ces informations et, si c'était possible, j'aimerais que vous me les fassiez parvenir pour que je puisse considérer cette enquête.

Mme Tardif: Sûrement. Il y a des chiffres dans ce texte. On y parle surtout des véhicules lourds.

M. Lessard: Ah! des véhicules lourds.

Mme Tardif: On parle des véhicules lourds, mais on inclut les autobus dans les véhicules lourds. J'ai écrit pour demander plus d'information là-dessus, parce que c'est un document très récent et j'attends toujours qu'on me donne la distinction entre l'augmentation des accidents attribuables aux véhicules lourds et la proportion attribuable aux autobus.

M. Lessard: Je ne doute pas que vous vous êtes informée. Aux Etats-Unis, par exemple, les autobus de transport en commun sur les grandes artères ont le droit de circuler à une vitesse plus importante que les autres.

Mme Tardif: Ce n'est pas ce qu'on dit ici dans le rapport. On demande même que, pour les véhicules lourds et les autobus, on soit beaucoup plus sévère sur l'application du 55 milles à l'heure.

M. Lessard: Peut-être, Mme Tardif, dans votre rapport. Mais je vous demande aux Etats-Unis...

Mme Tardif: Non, c'est dans un document américain que j'ai ici, du département américain des Transports, où on dit qu'en attendant de décider si on va limiter techniquement la vitesse des autobus et des véhicules lourds. On devrait en attendant, au moins se limiter à 55 milles à l'heure et être beaucoup plus exigeant...

M. Lessard: Si ce n'est pas la loi, on tolère. Je vous remercie beaucoup de votre collaboration.

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

M. Lessard: Je m'excuse. C'est exact, on m'indique qu'aux Etats-Unis, c'est une tolérance.

Mme Tardif: Comme le Québec.

M. Lessard: M. Dufresne, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Dufresne: Oui, je voudrais demander au ministre pourquoi on ne rend pas obligatoire le port de la ceinture pour les passagers arrière?

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

M. Lessard: Je pense que le député de Charlevoix pourrait parler sur cela. Il va falloir quand même réussir à imposer la ceinture de sécurité aux passagers avant. Je me dis qu'aller vers une autre mesure quand on n'a même pas été capable de dépasser 40% en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité à l'avant, je me dis qu'on va arriver au même résultat. Mais il y a un film que j'ai vu à Détroit qui démontre — peut-être qu'il faudra envisager d'en faire un pour démontrer aux gens que la ceinture de sécurité est importante — à l'aide de mannequins que la différence de danger entre un mannequin qui porte la ceinture et un autre qui ne la porte pas. Je pense que cela nous porte à des conclusions positives en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité. Il va falloir faire les efforts nécessaires, très sérieux, pour faire d'abord respecter la loi 13 existante.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Mailloux: Simplement en réponse à l'interrogation que vous vous posez quant à l'obligation de porter la ceinture partout à l'intérieur d'un véhicule. Au moment où M. Laflamme et tous ceux qui s'occupaient du problème ont imposé le port de la ceinture de sécurité à l'avant du véhicule, on savait déjà qu'il y aurait des réticences dans le public.

On voulait d'abord convaincre les gens de son utilité pour qu'ils constatent qu'il y aurait des économies de santé à la porter. Il y avait un autre phénomène qu'on visait: on allait au plus pressé. Quand vous regardez les statistiques d'accidents d'automobiles, je pense ne tromper personne en disant que près de 70% ou 75% des personnes accidentées qui décèdent sont sur le siège avant.

Alors, c'était, dans un premier temps, de tâcher de protéger ceux qui étaient les plus exposés, quitte, ultérieurement, à aller vers l'autre banquette. Je pense que cela a été un peu la raison, et, en même temps, que l'école s'y fasse et que le public l'accepte.

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

M. Gratton: M. le Président, quant à nous, nous sommes tout à fait d'accord avec le mémoire du Club automobile quant à l'article 86 plus spécifiquement et nous nous interrogerons sur le bien-fondé de cette obligation qu'on voudrait faire dans l'avant-projet au directeur général de convoquer à un examen de façon obligatoire tous les détenteurs de permis de conduire tous les dix ans. Il nous semble que les dispositions des premiers paragraphes de l'article 86 devraient être suffisantes et donnent, notamment l'article e) qui don-

ne au directeur le pouvoir et non l'obligation de rappeler le détenteur de permis qui n'a pas subi d'examen depuis trois ans, suffisamment de latitude pour couvrir toutes les possibilités.

Dans le domaine de la circulation, nous partageons également le point de vue du club, lorsqu'il se déclare d'accord avec le virage à droite, moyennant, bien entendu, une bonne campagne d'information, et lorsqu'il se dit d'accord pour maintenir le dépassement par la gauche exclusivement. Il me semble que, pour satisfaire les buts fondamentaux dont vous avez parlé en matière de circulation, c'est-à-dire, d'une part, maximiser l'utilisation du réseau routier et, d'autre part, assurer la meilleure sécurité routière possible, cela s'inscrit là-dedans.

M. Lessard: Vous êtes en train de faire le virage à droite?

M. Gratton: Cela fait déjà longtemps que je suis à droite!

Nous partageons votre point de vue également lorsque vous vous opposez à cette mesure qui permettrait aux autobus interurbains de voyager. Je trouve que les raisons que vous invoquez à la page 13 méritent qu'on les rappelle.

Vous mentionnez que, si l'on admet que le poids de ces véhicules est disproportionné en regard de celui d'un véhicule de promenade, les autobus déplacent énormément d'air et qu'ils peuvent projeter quantité d'eau, de boue et de neige lors des dépassements. Si on considère, par ailleurs, que la mesure proposée leur permettrait d'effectuer des dépassements continus, on peut en conclure que le privilège qui leur serait accordé viendrait compromettre la sécurité routière. Vous rejoignez là à peu près tous les témoignages qu'on a reçus hier sur le sujet.

Il y a, en fait, une question que je me pose. Il y en a plusieurs, mais celle que j'aimerais vous poser, c'est, si l'on poursuit ces deux buts fondamentaux, la sécurité routière et l'utilisation maximale du réseau routier: Comment prévoyez-vous atteindre ces buts en favorisant cette mesure de covoiturage, plus spécifiquement par rapport à la sécurité routière. On sait, par exemple, que le détenteur d'un permis de taxi, de chauffeur de taxi ou de transporteur public, est assujéti, dans le code actuel, en tout cas, à des dispositions qui assurent une certaine sécurité du public, tant sur le plan de la santé que sur le plan de la sécurité routière. Je me pose la question, à savoir si le fait de légaliser...

(11 h 30)

On sait aussi que le covoiturage se fait pré-sentement et ça se fait sans aucun respect pour les obligations que doivent remplir les transporteurs publics, notamment les chauffeurs de taxi. Or, légaliser la situation, cela va changer quoi dans la pratique? Comment — on peut peut-être discuter et je vous laisserai le faire tantôt — cela favoriserait-il une meilleure utilisation du réseau routier? On pourrait peut-être s'entendre en partie là-dessus. Mais comment améliore-t-on réellement l'aspect sécurité routière?

Mme Tardif: Au moment où vous améliorez la fluidité de la circulation aux heures de pointe, aux heures des travailleurs, vous favorisez la sécurité routière. C'est ce simple moyen. On sait qu'actuellement cela se fait, que cela ne cause de préjudice à personne. Quant à moi, quand on constate au moment d'un changement de loi qu'il y a une pratique qui est bonne et qui est utilisée, on doit, à ce moment, permettre de le faire. C'est tout. Il n'y a absolument aucun inconvénient vis-à-vis de la sécurité routière. C'est bien sûr que les gens qui utilisent leur véhicule pour aller au travail vont se conduire exactement comme si... ils sont d'abord conscients de leur propre sécurité et de celle de leurs passagers. Il n'y aura aucune différence, qu'ils soient un ou cinq dans la voiture, et il va y avoir moins de véhicules sur la route, donc vous favorisez la sécurité routière.

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

M. Gratton: Par exemple, au niveau de l'assurance, on sait qu'un chauffeur, un propriétaire de taxi doit posséder une certaine assurance que le propriétaire d'un véhicule de promenade n'a pas nécessairement besoin de détenir. C'était quand même une certaine protection pour la personne qui voyage.

Mme Tardif: Plus maintenant, parce qu'avec la Loi de l'assurance automobile, tous les passagers sont... En cas d'accident, les victimes sont indemnisés par la Régie de l'assurance automobile, qu'elles soient dans un véhicule-taxi ou dans un véhicule privé. Donc, au niveau de l'assurance, c'est pourquoi actuellement on dit que c'est une bonne chose de le légaliser. Cela se fait couramment et il n'y a aucun inconvénient à le faire.

M. Gratton: Est-ce que le chauffeur qui détient un permis de transport public ne doit pas obligatoirement fournir la preuve de son état de santé? Est-ce que le propriétaire d'une voiture ou d'un véhicule de promenade n'a pas l'obligation de la fournir? Est-ce que ce n'est pas une protection additionnelle pour lui?

Mme Tardif: A ce moment-là, ce sont peut-être les personnes qui voyagent avec lui qui vont être un très bon contrôle. Si vous voyagez avec quelqu'un cinq jours par semaine pour aller au travail, que vous vous apercevez qu'il n'est pas en bonne condition physique et qu'il ne sait pas conduire, vous allez d'abord changer de personne avec qui vous allez voyager.

M. Gratton: Vous n'avez aucune réserve quant aux conditions inégales — vous serez alors assujettis, les transporteurs publics — par rapport à ces personnes qui pourraient faire du covoiturage une espèce de métier.

Mme Tardif: Ce ne pourrait être un métier et si on regarde les expériences qui ont été vécues, plus spécialement à Vancouver, c'est très difficile d'organisation pour que cela fonctionne durant une longue période, parce que les gens déménagent, les gens changent de travail. C'est quelque chose qui est possible dans certains cas, mais cela ne peut pas se généraliser à un point tel que cela nuise aux autres.

M. Gratton: J'imagine qu'on aura peut-être l'occasion de questionner les autorités de la Commission de transport, à savoir quel impact cela pourrait avoir sur les revenus des transporteurs publics, du transport en commun. Je vous remercie infiniment de la qualité de votre mémoire et de vos réponses.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie Mme Tardif et M. Dufresne.

Avant d'entendre un prochain mémoire, j'aimerais dès maintenant aviser les membres de la commission que le représentant de l'Association générale des camionneurs artisans, soit Me Bernard Piuze, avertit qu'il demande à la commission de simplement recevoir le mémoire et que mardi prochain, lors de l'audition d'un autre mémoire dont il sera le représentant. Les membres de la commission pourront peut-être revenir et poser des questions sur ce mémoire-ci.

Une Voix: D'accord, monsieur.

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

M. Lessard: On pourrait le déposer mardi prochain?

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. On pourra probablement le remettre sur la liste.

M. Lessard: Il fera son exposé en résumant les deux ensembles.

Une Voix: D'accord, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. Nous passons au prochain mémoire. Il s'agit de la Commission des services juridiques. Si vous voulez bien présenter votre groupe en commençant au bout, étant donné que vous êtes plusieurs.

Commission des services juridiques

M. Langevin (Pierre): Effectivement, j'aimerais présenter les collègues qui m'accompagnent ce matin. A mon extrême gauche, Me Pierre Gibeau, Me Claude Beaulieu, Me Claude Hannan, Me Jean-Paul Perron, Me Pierre Dideneault, Me Pierre Gagnon et Me Carol Richer. Je suis Pierre Langevin de la Commission des services juridiques.

Inutile de vous mentionner que c'est avec plaisir et empressement que le réseau d'aide juridique vient faire part de ses observations devant cette commission parlementaire sur l'avant-projet du Code de la route. En effet, dans la pratique quotidienne des avocats qui constituent le réseau d'aide juridique, les règles relatives au Code de la route et également les dispositions du Code criminel qui traitent d'infractions lors de la conduite de voitures automobiles constituent une part importante de notre travail. Qu'il suffise de mentionner qu'au cours des deux dernières années les avocats permanents du réseau d'aide juridique ont eu à représenter des clients dans environ 5000 cas traitant de dispositions du Code de la route et dans environ 9000 cas de dispositions relatives aux articles 233 et suivants du Code criminel, qui ont trait aux infractions dans la conduite d'un véhicule automobile.

C'est dire également que l'avant-projet du Code de la route a fait l'objet d'une étude attentive de la part de représentants de l'aide juridique dans diverses régions du Québec de façon à refléter les vues de l'ensemble du réseau. Nous avons volontairement omis de traiter des dispositions qui ont trait directement à la conduite d'une voiture automobile, nous pensons que d'autres organismes, sociétés ou associations sont beaucoup plus autorisés que nous le sommes à traiter de cet aspect de l'avant-projet. Nous avons plutôt abordé cet avant-projet en étudiant de façon spécifique l'aspect de l'administration de la loi sous toutes ses formes. Ce que nous avons surtout tenté de considérer dans l'étude, c'est le respect des grands principes de droit qui sont reconnus depuis fort longtemps et dont nous avons tenté de trouver la correspondance dans cet avant-projet de loi.

Il va sans dire que de façon très générale nous sommes satisfaits des améliorations qu'apporte cet avant-projet du Code de la route par rapport à la loi actuelle. Il a pour effet de clarifier une foule de dispositions qui créaient jusqu'à maintenant des difficultés dans leur application quotidienne, soit par les policiers soit devant les tribunaux. Vous me permettez, vu l'importance du mémoire (55 pages ou environ) d'en faire un résumé plutôt que la lecture.

A la page 3 du mémoire, on parle de l'article 8, soit de l'appareil automatique de signature. La Commission des services juridiques aimerait faire deux propositions relativement à cet article 8. Nous sommes d'avis que cela a d'abord pour effet de dépersonnaliser le rôle du directeur du Bureau des véhicules automobiles de même que du fonctionnaire plus proprement chargé du dossier et évidemment, par voie de conséquence, cela rend plus difficile au citoyen ou à l'avocat qui le représente de rejoindre justement cette personne en charge du dossier pour pouvoir discuter des motifs précis qui amènent le fonctionnaire à prendre une telle décision. Nous suggérons donc, qu'outre cette signature par appareil automatique, la signature manuscrite du fonctionnaire s'y retrouve pour qu'il puisse être facilement contacté. D'ailleurs, c'est une pratique qui est déjà utilisée

dans différents services gouvernementaux, dont le ministère des Affaires sociales.

A l'article 11 qui traite des pouvoirs de réglementation du directeur général, nous sommes d'avis que ce pouvoir de réglementation est très étendu. En effet, les règlements que, suivant l'avant-projet de loi, le directeur pourrait adopter toucheraient non seulement l'administration quotidienne de la loi, mais également l'exercice par un citoyen du droit de conduire ou de faire rouler un véhicule. Nous sommes d'avis que ce pouvoir de réglementation très large devrait être réservé non pas au directeur du bureau, mais bien au gouvernement.

A l'article 12 qui traite du caractère confidentiel du dossier, nous sommes d'accord en principe avec cet article tout en nous interrogeant sur la notion de l'intérêt légitime qui y apparaît, cette notion nous semblant trop imprécise et susceptible d'entraîner des abus. Par ailleurs, nous serions désireux que soit clairement établi le droit pour un citoyen ou son procureur d'avoir accès à son dossier et qu'il n'ait pas, lui aussi, à démontrer un intérêt légitime.

La section II qui traite du comité consultatif médical nous amène également à nous poser un certain nombre de questions. Cette section de l'avant-projet accorde, selon nous, de très larges pouvoirs au comité consultatif médical. Pour ce qui a trait aux pouvoirs de l'article 16c, nous sommes évidemment d'accord avec cette disposition. Cependant, pour ce qui a trait aux pouvoirs accordés aux articles 16a et 16b qui touchent directement un citoyen en particulier, nous recommandons que ce citoyen puisse intervenir et que le comité consultatif médical ait des règles de fonctionnement précises et connues du public, que le citoyen puisse être capable de se faire entendre lorsque le comité étudie son dossier, que le citoyen ait la possibilité, s'il le désire, de faire témoigner ses propres médecins pour appuyer ses prétentions, que la décision du comité consultatif médical soit motivée, que le citoyen ait accès à son dossier et qu'il puisse en appeler de la décision du comité.

La section qui traite des rapports médicaux nous amène également à faire des observations. L'obligation de délation qui est imposée au médecin ou à l'optométriste dans l'avant-projet nous semble à la fois contraire à la pratique et à l'éthique professionnelles actuellement reconnues ainsi qu'aux articles 9 et 52 de la Charte des droits et libertés de la personne. En effet, l'article 52 se lit comme suit: "Les articles 9 à 38 prévalent sur toute disposition d'une loi postérieure qui leur serait contraire, à moins que cette loi n'énonce expressément s'appliquer malgré la charte". Or, l'article 9 qui est visé, entre autres, par cet article 52, détermine que chacun a droit au respect du secret professionnel.

En outre, vu l'importance du principe fondamental de la primauté du secret professionnel, nous suggérons que l'avant-projet puisse faire appel à d'autres moyens pour contrôler l'attitude d'un citoyen à conduire.

La Commission des services juridiques se réjouit de la nouvelle formulation des articles 55, 88 et 89 qui mentionnent qu'une personne conduisant un véhicule routier doit avoir avec elle certains documents. La loi actuelle mentionne qu'elle doit porter sur elle ces documents, de telle sorte que de nombreuses personnes d'ailleurs ont été condamnées pour avoir gardé ces documents, tel le permis de conduire, dans le coffre à gants de leur voiture. Nous croyons que cette nouvelle formulation correspond plus à une réalité.

Au chapitre IV qui traite des permis de conduire et, plus particulièrement, pour ce qui a trait aux examens, nous sommes évidemment d'accord pour que des moyens soient mis en place afin d'assurer un certain contrôle de la capacité de conduire d'un individu. Cependant, nous sommes d'avis, étant donné la rédaction du sous-paragraphe f) de l'article 86 qui prévoit qu'on peut faire subir un examen à une personne lorsque son comportement sur le chemin public donne lieu de croire que sa compétence à conduire doit être vérifiée, que le premier alinéa a) est superflu. En effet, il nous semble peu réaliste de présumer que si un citoyen a été impliqué dans un accident que sa capacité de conduire doit automatiquement être vérifiée. Il nous semble que l'alinéa f) donne suffisamment de souplesse pour contrôler les cas qui semblent le mériter.

Enfin, nous semblons en cela rallier les vues d'autres personnes, nous sommes d'avis que l'examen obligatoire prévu à l'article 86f va entraîner à la fois des coûts très élevés et une lourdeur administrative qui nous semblent inutiles pour pallier aux difficultés actuelles. En effet, nous sommes plutôt d'avis que l'alinéa e) de l'article 86, qui permet de faire subir à un citoyen un nouvel examen à tous les trois ans, permettrait l'implantation, par le Bureau des véhicules automobiles, d'un système de vérification au hasard ainsi que le prévoit d'ailleurs déjà la Loi sur l'assurance automobile. Ce système nous semblerait à la fois beaucoup moins onéreux et tout aussi efficace pour parvenir aux fins qui sont recherchées.

Nous voulons également faire certaines remarques pour ce qui a trait au chapitre VII qui traite de la suspension et de la révocation du permis de conduire. Les articles 130 à 132 de l'avant-projet accordent un très grand pouvoir discrétionnaire au directeur général. L'obtention d'un permis de conduire a longtemps été considérée comme un privilège et non comme un droit, mais nous pensons que cette notion ne correspond plus à la réalité. En conséquence, un citoyen qui se voit privé du droit de conduire a le droit de connaître les raisons pour lesquelles on lui refuse, révoque ou suspend son permis de conduire. Par conséquent, la Commission des services juridiques recommande que les articles 130 à 132 mentionnent que le directeur peut, pour cause, refuser, révoquer ou suspendre un permis. Cette façon de procéder représente, selon nous, une certaine garantie contre des abus discrétionnaires du directeur du Bureau des véhicules automobiles.

Enfin, nous nous réjouissons du pouvoir de

révision qui est accordé par l'article 134 de l'avant-projet. Ce pouvoir de révision nous semble favoriser une souplesse que nous souhaitons dans l'application des dispositions du Code de la route.

L'article 137 a trait à l'avis du greffier, à la suite d'une condamnation d'une personne, en vertu des dispositions du Code criminel. Dans le but de respecter intégralement le droit d'appel du citoyen, nous suggérons que l'avis que le greffier doit alors donner au Bureau des véhicules automobiles soit envoyé dans les quinze jours de l'expiration du délai d'appel ou, dans le cas où il y a appel, après le jugement final intervenu en appel. Ce que nous voulons corriger par cette suggestion, c'est la mise en application immédiate du processus de suspension du permis de conduire, alors que le citoyen peut éventuellement voir son bon droit reconnu à l'occasion d'un appel.

La Commission des services juridiques s'est penchée longuement sur l'article 139 de l'avant-projet et en vient à la conclusion que des modifications devraient être effectuées. Une première modification, c'est de supprimer les mots "s'il s'agit d'une première infraction", au premier paragraphe de l'article. Nous croyons, en effet, que ce prérequis, à savoir qu'il doit s'agir d'une première infraction, est trop sévère et trop lourd de conséquences pour le justiciable. Ainsi, un individu condamné il y a dix ans pour une infraction prévue à l'article 138 ne pourrait pas bénéficier d'un permis restreint même s'il en a besoin pour se rendre à son travail ou pour d'autres circonstances. A notre avis, le but visé dans l'avant-projet peut être atteint sans pénaliser injustement l'ensemble de la population en modifiant l'article 139 de façon à permettre au juge d'apprécier les circonstances de la cause, y compris les antécédents judiciaires de l'accusé ou de l'individu.

L'autre modification que nous suggérons à cet article consisterait à biffer le mot "principal" dans l'expression "l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance". Notre expérience nous a démontré que, bien souvent, un individu assure sa subsistance de plusieurs emplois, tout aussi importants les uns que les autres, qui lui permettent de subsister. Nous ne voyons pas de justification précise de ne pas permettre à cette personne de bénéficier d'un permis restreint pour l'exécution des différents emplois qu'elle peut occuper.

Nous suggérons également qu'un permis restreint puisse être obtenu non seulement pour permettre à une personne d'exercer son emploi, mais également pour tous autres motifs valables qui pourraient être appréciés par le juge.

Même si actuellement la rédaction de l'article 22 de la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles ne permet pas une telle émission de permis restreint pour des motifs valables, certains juges se sont trouvés tellement coïncés devant cette obligation qu'ils émettent malgré tout des ordonnances pour qu'un individu bénéficie d'un permis restreint afin, par exemple, de se rendre à la messe le dimanche ou d'être capable de visiter un parent malade à l'hôpital. Il

faut comprendre que cette situation se retrouve dans les lieux qui sont moins bien desservis par les services de transport en commun. Il est évident que dans des villes comme Montréal et Québec, ces motifs raisonnables pourraient être difficiles à imaginer parce que les transports en commun permettent facilement de se déplacer. Mais lorsqu'on pense à des régions plus reculées du Québec où aucun service en commun n'existe, il peut arriver que des motifs très valables permettent à une personne d'obtenir un permis restreint.

Enfin, une quatrième suggestion quant au deuxième alinéa de l'article 139. Nous suggérons que soit prévue la possibilité de soumettre de nouveau une demande de permis restreint au juge, même si cela a déjà été fait de façon infructueuse une première fois, lorsque des faits nouveaux permettent de démontrer le besoin d'un tel permis restreint. Ceci pour éviter qu'une personne qui, par exemple, ne peut justifier lors de la condamnation du besoin d'un permis restreint pour conserver son emploi puisse éventuellement faire une nouvelle demande si, pendant la période de suspension, il trouvait un emploi qui, justement, exigerait l'obtention d'un tel permis restreint.

A l'article 142, selon la Commission des services juridiques, le rédacteur de l'avant-projet a sans doute oublié d'inclure à cet article 142, toutes les autres infractions du Code criminel qui sont énumérées à l'article 138 de l'avant-projet du Code de la route, soit les dispositions des articles 233, premièrement, deuxièmement et quatrièmement du Code criminel, de même que 219, si ma mémoire est bonne.

Nous suggérons simplement que ces articles soient également inclus.

A l'article 143 qui traite de l'entrée en vigueur de la suspension, son délai nous semble adéquat. Cependant, nous nous opposons vigoureusement aux principes que veut établir l'avant-projet en proposant le texte suivant: L'avis est présumé avoir été reçu lorsqu'il a été expédié à la dernière adresse reçue au bureau.

A notre avis, cette présomption de réception va à rencontre de l'économie de notre loi. Comment présumer qu'un individu ait reçu un avis du simple fait qu'on le lui a envoyé. Il y a certaines situations où un citoyen n'a pas reçu l'avis et ce, sans qu'il soit aucunement responsable. La jurisprudence, d'ailleurs, est au même effet et nous citons dans le mémoire deux décisions: une de la Cour suprême et l'autre de la Cour supérieure à cet effet.

Nous recommandons donc que le texte se lise plutôt: L'avis est présumé avoir été donné lorsqu'il a été expédié à la dernière adresse reçue au bureau. Ainsi, au cours d'un litige sur la question de l'avis, le Bureau des véhicules automobiles aura deux choses à prouver, soit la suspension d'une part et l'envoi de l'avis d'autre part, tandis que le défendeur s'il n'a pas reçu l'avis, à ce moment, devra faire la preuve de sa non-réception.

La section II qui traite des points de démerite nous amène également à faire une recommandation à l'article 161. Nous croyons que l'esprit qui

anime l'article 139 de l'avant-projet devrait également valoir pour le paragraphe g) de l'article 161 qui se lirait ainsi: émettre, dans le cas d'une suspension, un permis spécial autorisant cette personne à conduire un véhicule routier déterminé ou un type déterminé de véhicule routier pour l'exécution du travail dont elle tire sa subsistance ou pour tous autres motifs valables.

A l'article 164, nous suggérons que le législateur prévoyant l'émission d'un permis restreint, lorsque le permis d'un individu est suspendu à la suite d'une condamnation en vertu du Code criminel, il en aille de même dans le cas d'un individu qui voit son permis suspendu pour avoir enfreint diverses dispositions du Code de la route.

Les articles 165 et 166 qui prévoient des suspensions prolongées dans le cas de récidive nous semblent d'une sévérité excessive. Il faut bien garder à l'esprit que les défendeurs trouvés coupables une seconde fois, en vertu des articles 234, 235 et 236 du Code criminel sont automatiquement passibles d'une peine d'emprisonnement d'au moins quatorze jours et pour une troisième fois d'une peine minimale de trois mois d'incarcération.

Ces punitions nous semblent suffisantes et nous sommes d'avis que la suspension ne vient qu'ajouter une peine supplémentaire. Nous suggérons donc que, même dans les cas de récidive, la suspension soit de la même durée, c'est-à-dire de trois mois.

(12 heures)

L'article 168 omet, selon nous, de mentionner que l'avis de suspension doit indiquer les recours qu'une personne peut exercer à l'encontre d'une décision du directeur.

L'article 310 de l'avant-projet qui traite de la consommation de boissons alcooliques sur un chemin public, crée, selon nous, une offense grave pour un piéton qui consommerait des boissons alcooliques en bordure, par exemple, du chemin public. Un individu, marchant sur le bord d'un chemin public avec une bouteille de bière à la main commettrait une infraction en vertu du Code de la route et il serait passible d'une amende d'au moins \$100. Si on pousse notre raisonnement un peu plus loin, ce même individu qui ne peut payer ladite amende pourrait voir son permis suspendu en vertu de l'article 401a de l'avant-projet, de telle sorte qu'il perdrait son permis de conduire pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la conduite d'une voiture automobile.

A l'article 312 qui traite du délit de fuite, nous suggérons qu'on ajoute à la fin du premier alinéa, l'expression "selon qu'il en est alors requis", c'est-à-dire de décliner ces noms, etc. de façon à ne pas créer d'ambiguïtés, quant à l'obligation de s'identifier spontanément ou d'attendre d'en être requis par une personne.

Dans le cas du deuxième alinéa de l'article 312, soit les accidents qui impliquent un objet inanimé ou une voiture inoccupée, nous suggérons que soit créée l'obligation de communiquer avec un poste de police le plus rapproché possible dans un délai raisonnable, compte tenu de toutes

les circonstances et de s'identifier, plutôt que de créer l'obligation prévue actuellement dans l'avant-projet qui force quelqu'un à se rendre. En effet, nous tenons compte dans cette suggestion des réalités géographiques du Québec où parfois les postes de police peuvent être à des distances assez impressionnantes. Nous tenons compte également de la possibilité que le véhicule routier, impliqué dans l'accident, puisse être inutilisable et enfin, nous pensons que la suggestion que nous faisons rejoint l'intention du législateur qui est de faire en sorte que soit connu l'auteur d'un dommage à un objet inanimé ou à un véhicule inoccupé.

Au chapitre X, procédure et preuve à la section II, l'avis sommaire, nous considérons que l'application des dispositions relatives à l'avis sommaire engendrerait de possibles abus de la part de certains agents de la paix. En conséquence, nous recommandons que cette section n'aise que les cas de non résidents au Québec et de personnes impossibles à identifier. De plus, afin d'éviter qu'un agent de la paix puisse exiger, dans ces cas, un cautionnement exorbitant, nous suggérons que, le montant, le quantum du cautionnement soit déterminé par règlement.

L'article 393 crée une présomption que le propriétaire qui est dans le véhicule conduit par son préposé est également coupable de l'infraction commise par ce préposé. Nous sommes d'avis que c'est là créer une présomption qui risque, dans plusieurs cas, de ne pas correspondre à une réalité et nous proposons tout simplement que ce soit le conducteur qui soit le responsable de l'infraction.

Dans le cas des mesures à défaut de l'amende, selon la Commission des services juridiques, lorsque le défendeur est présent ou représenté devant le tribunal, le juge ou le tribunal devrait d'abord s'assurer de la capacité de payer de l'individu, avant d'ordonner que celui-ci soit emprisonné pour défaut de paiement de l'amende. La jurisprudence a d'ailleurs reconnu ce principe.

Nous sommes heureux de constater que le législateur a prévu à l'article 40, d'autres solutions que l'incarcération du défendeur.

Le sous-paragraphe c) de l'article 401 devrait accorder au juge le pouvoir d'ordonner que l'incarcération imposée soit purgée de façon discontinue. Selon nous, si le juge ordonne l'emprisonnement, il faudrait par exemple, en prévoir un de nuit. Cet emprisonnement de nuit serait possible aussi coûteux pour la société, mais nous semble moins onéreux pour l'individu, car le risque de perdre un emploi est moins grand.

A l'article 427, la confiscation du véhicule routier, nous recommandons l'abolition pure et simple de cet article 427 de l'avant-projet car, dans l'application quotidienne de cet article, nous craignons l'arbitraire de certains policiers et anticipons quelques abus. De plus, le deuxième alinéa de l'article 427 accorde une trop grande discrétion à l'agent de la paix, car celui-ci devient alors juge et partie. Il suffit d'imaginer les difficultés qu'aura à rencontrer le conducteur pour satisfaire l'agent de la paix.

Avant de terminer ce mémoire, la Commission des services juridiques désire faire deux autres recommandations majeures.

Dans une première recommandation, la commission suggère que soient réduits les frais juridiques lorsque le défendeur se prévaut de son droit de faire un procès. Nous croyons que l'imposition de frais additionnels lorsqu'il y a procès nie au justiciable le droit à une défense pleine et entière telle que promulguée à la Charte des droits et libertés de la personne.

Une autre recommandation est que le juge qui a à rendre une sentence à la suite d'une condamnation pour une infraction au Code de la route ne soit pas lié par les amendes minimales qui apparaissent dans l'avant-projet.

En effet, des études, et d'ailleurs une apparaît en annexe, ont démontré que ces amendes minimales sont plus ou moins lourdes à porter selon que la personne a de plus ou moins grands moyens financiers.

Nous sommes d'avis que le juge devrait avoir la latitude pour tenir compte dans l'application de la peine de la capacité de payer de la personne condamnée, de façon que les peines soient proportionnelles pour les citoyens dans des cas semblables.

C'étaient les principales recommandations que voulait faire la Commission des services juridiques face à cet avant-projet.

Il y aurait peut-être lieu, puisqu'elle résume la philosophie dans laquelle nous avons abordé l'étude de l'avant-projet, que je lise la courte conclusion qui termine notre mémoire: "Tout en faisant sienne la préoccupation du législateur québécois d'assurer sur les routes la présence de conducteurs compétents et respectueux des lois, la Commission des services juridiques se soucie, et c'est aussi sa raison d'être, que ce louable effort s'inscrive dans le respect des grands principes de notre loi et de la sauvegarde des libertés civiles. C'est souvent à l'occasion d'une présumée infraction au Code de la route que le citoyen ordinaire fera son unique expérience du processus judiciaire. Nous souhaiterions donc que ce citoyen se rende compte que tous sont égaux devant la loi et que le texte de loi, source du conflit qui l'amène devant la cour, soit compréhensible et équitable.

"Le citoyen doit apprendre à respecter la loi. Pour ce faire, l'intention du législateur et les buts visés par ces réglementations doivent être intégrés naturellement à l'attitude que le citoyen développera dans son comportement routier quotidien.

"Nous souhaitons que le civisme du conducteur soit inculqué aux jeunes adolescents dès l'étape des études secondaires en milieu scolaire par tous les moyens mis de l'avant par la pédagogie contemporaine.

"Le conducteur ne doit pas se sentir en confrontation avec l'Etat et ses agents de la paix sur les routes du Québec. C'est plutôt une complicité responsable qu'il faut susciter, afin que chacun comprenne qu'il y va de son intérêt et de celui de sa collectivité. Avant de priver un individu de son droit de conduire, il faut s'assurer que tout a été fait dans la légalité en prenant soin de ne pas cau-

ser une plus grande injustice. Il faut bien comprendre que l'automobile fait partie de nos moeurs et constitue, en fait, un prolongement de nos moyens de communication. Refuser à un citoyen l'autorisation légale de conduire son véhicule routier représente pour lui un acte extrêmement punitif. Cette décision doit donc correspondre à une nécessité et être proportionnelle à la gravité du geste négatif et irresponsable du conducteur".

Telle a été notre optique au cours de cette étude. Nous vous remercions pour votre invitation et votre attention et vous garantissons notre plus grande disponibilité tout au cours de l'élaboration de votre projet de loi. Merci.

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

M. Lessard: M. le Président, vous comprendrez que je ne pourrai commenter chacune des recommandations qui sont faites...

Le Président (M. Bordeleau): Je le souhaite, M. le ministre.

M. Lessard: ... dans ce mémoire parce que cela serait très long. Cependant, comme remarques générales, à la suite de votre mémoire, je m'interroge énormément — il y a des précisions que vous nous apportez sur lesquelles je vais donner des explications — à savoir si vous avez pris connaissance du rapport d'hier de M. de Coster, président de la Régie de l'assurance automobile du Québec, qui démontre que la principale cause de mortalité au Québec actuellement, ce sont les accidents routiers. Vous me demandez constamment, ou à peu près, à travers l'ensemble du mémoire — il y a des choses qu'on peut corriger — de réduire... Autrement dit, on veut un Code de la route, mais qui ne fasse de mal à personne. Je regrette, mais je veux un Code de la route qui fasse mal à ceux qui commettront des infractions à la loi. C'est le temps qu'on prenne conscience, au Québec... Je vais donner tantôt des exemples.

Vous me demandez, par exemple, qu'un permis de conduire ne soit pas un privilège, mais un droit. Je regrette... De l'avis des citoyens, vous êtes probablement ceux qui sont assez proches des pauvres gens et des gens qui ont des difficultés. Vous avez certainement dû rencontrer, avant la création de la Régie de l'assurance automobile, des gens qui ont eu à subir des accidents causés par des personnes qui n'étaient pas assurées et qui étaient en état d'ivresse. Ces gens-là sont actuellement forcés de vivre à même la société parce qu'ils n'avaient aucune protection. Il va falloir être sévère et sérieux. Je vais donner tout à l'heure des cas sur lesquels je m'interroge un peu.

Pour ce qui concerne les pouvoirs de réglementation du directeur général, quand on regarde les pouvoirs globalement, vous dites qu'il faudrait que ces pouvoirs soient donnés au gouvernement. Ce n'est quand même pas le ministre qui va signer tous les permis de conduire et ce n'est pas le ministre qui va préparer les formules. Il s'agit de pou-

voirs administratifs qui sont délégués en relation avec les règlements qui sont adoptés par le lieutenant-gouverneur en conseil, par le gouvernement. Il ne s'agit pas, contrairement à ce que vous dites à la page 5: "Il nous semble anormal que le législateur délègue son pouvoir de légiférer à un simple fonctionnaire"... Jamais on ne délègue dans cette loi le pouvoir de légiférer aux fonctionnaires. Par exemple, on délègue le pouvoir de gérer, d'administrer ou d'appliquer des décisions qui sont prises à l'Assemblée nationale et, par la suite, en relation avec la loi et, si le lieutenant-gouverneur a des pouvoirs de réglementation, en relation avec ces pouvoirs de réglementation. Il s'agit de pouvoirs administratifs. Si on veut un Code de la route qui fonctionne et qui puisse être appliqué, cela prend des gens quelque part pour l'appliquer. Ce n'est pas le ministre qui va être capable de faire tout cela.

A des endroits, vous dites que cela devrait être un fonctionnaire qui signe, à la page 4. C'est le directeur qui prend la décision en vertu de ses pouvoirs. Ce n'est pas un fonctionnaire, ce n'est pas un adjoint qui prend la décision de suspendre un permis. C'est le directeur. Cela ne peut pas être contresigné par un fonctionnaire. Cependant, les gens ont toujours la possibilité de communiquer avec le bureau pour savoir avec qui communiquer. (12 h 15)

Cela peut être des points importants. Je l'ai justement indiqué, dans les pouvoirs... Est-ce que vous avez considéré, par exemple, l'article 135 où l'individu... Quand vous dites que le directeur doit donner des explications et les motifs justifiant sa décision, à l'article 135, c'est bien clair; les motifs doivent être donnés en relation avec l'article 135. Est-ce que cela répond à votre question?

Une Voix: Oui.

M. Lessard: Vous avez raison en ce qui concerne l'article... Relativement à l'article 139, vous soulevez un cas extrême qui doit être corrigé. Il s'agit d'une première infraction. Le juge peut émettre un permis restreint. Il est certain qu'on peut préciser à l'intérieur d'une période X pour une deuxième infraction, etc. Mais il y a deux choses que vous demandez: d'abord, en cas de délit criminel, d'ivresse au volant ou autres, qu'il y ait une suspension automatique de trois mois à moins que le juge, lors de la première infraction — s'il s'agit d'une première infraction — juge à propos que cette personne a besoin de son permis pour travailler. Une chose est fondamentale, par exemple. Si la personne concernée a besoin de son permis pour travailler, elle doit être d'autant plus respectueuse de la loi. Quand vous me demandez d'avoir, pour la deuxième infraction en cas d'ivresse au volant, de délit de fuite ou autres, exactement les mêmes condamnations ou les mêmes peines, si vous voulez, je regrette. Quand il y a récidive, il me semble que, du point de vue légal, on doit être un petit peu plus sévère.

Une Voix: Me Dideneault pourrait peut-être expliciter un peu plus notre position à ce sujet.

M. Dideneault (Pierre): En fait, M. le ministre, ce que nous voulons dire dans notre mémoire, c'est que les individus qui ont été arrêtés dans le cadre d'une infraction au Code criminel auront été assez sévèrement punis par le juge qui aura émis sa sentence. Dans la majorité des cas, quand les procureurs de la poursuite et la police prennent leurs responsabilités, il y a un avis de récidive qui est signifié à ces gens-là. Ces gens-là vont faire de la prison. Vous savez très bien que dans plusieurs de ces cas-là, les cas de facultés affaiblies, n'importe quel individu dans la société, que ce soient des membres du clergé, des membres des assemblées nationales, quelles qu'elles soient, des simples citoyens, des patrons, des chômeurs, n'importe qui peut être arrêté pour des causes de facultés affaiblies. Ces gens-là, s'ils se font prendre...

M. Lessard: Mais...

M. Dideneault: ... pour une récidive, vont aller en prison. Ce sont des gens qui ne sont pas criminalisés, mais qui ont peut-être une attitude insouciance de boire et de conduire leur véhicule automobile.

Nous considérons que la leçon est sérieuse parce qu'il n'y a rien de drôle à aller, à Bordeaux ou ici dans la région de Québec, réfléchir sur le fait qu'on a pris un coup au party de Noël et qu'on n'aurait peut-être pas dû conduire après. Ces gens-là ont leur leçon. Ce qu'on craint, c'est le handicap sérieux au niveau du coût social de mettre quelqu'un en chômage — un père de famille — pour une erreur de jugement. Nous considérons que...

M. Lessard: Mais...

M. Dideneault:... l'individu qui a accumulé des points de démerite par une série d'infractions routières, à notre avis, est autant, sinon plus, dangereux comme conducteur que l'individu qui a pris un coup, à un moment donné, qui a conduit en état d'ébriété et qui n'a pas nécessairement eu un accident.

M. Lessard: Nos statistiques nous prouvent le contraire. L'une des principales causes d'accidents, c'est l'ivresse au volant. Quand vous dites qu'il est puni, il est puni, bien souvent, lorsqu'il y a eu accident et qu'il y a eu des conséquences de l'accident: des blessures ou des mortalités. Pensez-vous que l'individu qui, dans un moment-Bien souvent, ce qui arrive, c'est que ce n'est pas la première fois, quand il se fait arrêter, qu'il conduit en état d'ivresse. Il va nous dire quand il viendra dans nos bureaux — comme quand il va dans vos bureaux — quand il vient dans mon bureau, il vient me dire: M. Lessard, c'est la première fois que cela m'arrivait. Je n'ai pas toujours été avec lui. Il reste qu'il a une responsabilité quand il conduit un véhicule. Il faut que chacun des individus l'assume. Si, par la suite, cet individu peut obtenir son permis comme il le veut,

il devra prendre conscience — c'est dans ce sens-là qu'on a admis que c'était un privilège et non un droit — qu'il a des responsabilités sociales et civiques. Quand vous voyez à l'Aide juridique — comme j'en ai vu — des enfants qui se sont fait frapper, qui sont invalides pour le reste de leur vie, par des gens qui étaient ivres au volant, ce n'est pas aux personnes qui subissent les conséquences d'un tel accident à en souffrir. L'individu doit avoir une certaine responsabilité aussi.

C'est beau d'excuser un peu tout le monde, mais il reste qu'il y a près de 2000 décès routiers par année et tout près de 60 000 blessés. C'est bien déplorable pour ceux qui décèdent, mais les blessés nous coûtent encore plus cher. C'est \$1 milliard par année que cela coûte à la société.

M. Dideneault: Nous sommes bien d'accord, M. le ministre, avec votre préoccupation, et tout le monde est d'accord pour dire qu'il y a des abus au niveau de l'attitude de certains conducteurs qui boivent et qui conduisent leur véhicule. Nous en sommes quand même soucieux. Ce n'est peut-être pas de cette façon qu'on va régler le problème. Vous avez entendu d'autres gens dire ici, devant vous, qu'il y aurait peut-être une façon quelconque d'essayer de faire prendre conscience aux gens du Québec...

M. Lessard: Oui, on est tous pour la...

M. Dideneault: Leur faire prendre conscience, très jeunes. Il y a peut-être des renforcements positifs qu'on devrait essayer d'imaginer, un peu comme la Colombie-Britannique fait actuellement. Ils essaient d'inciter les gens à avoir une attitude responsable en les récompensant au bout de la ligne par des taux réduits d'assurance...

M. Lessard: Oui.

M. Dideneault: ... ou des taux quelconques de ce genre. Quand les gens sont pénalisés, un an et demi après avoir commis une infraction routière, ils n'ont rien appris parce qu'ils ne se souviennent pas de ce qu'ils ont fait une année. La punition, au bout de la ligne — les spécialistes en modification du comportement vous le diraient tout de suite — c'est, complètement inutile. Ils ne font pas du tout le lien entre la pénalité de \$50 ou \$100 qu'ils reçoivent un an et demi après. Si les gens avaient un peu plus de conscience. Cela s'éduque.

M. Lessard: Oui, d'accord. Le Code de la route est un instrument parmi d'autres. L'éducation — on en a parlé — on en fait, mais il ne faut pas excuser non plus de toutes les façons. Je pense que quelqu'un se souvient aussi quand il a vu pour une première fois. Quand il a vu, pendant trois mois, sa suspension de permis de conduire, je pense qu'il s'en souvient après lorsqu'il conduit. Il y a toujours encore un principe: la crainte est le commencement de la sagesse. Cela ne veut pas dire de tout écraser et d'y aller seulement par la crainte; il faut aussi éduquer. Si on les laisse faire...

Pour ce qui concerne la page 23, "l'avis est présumé avoir été reçu lorsqu'il a été expédié à la dernière adresse reçue au bureau", c'est encore la responsabilité de l'individu. Dans la loi, il est dit que lorsqu'un individu change d'adresse, il doit faire parvenir son changement d'adresse au Bureau des véhicules automobiles, sinon on n'aura plus aucun contrôle concernant les adresses des conducteurs. Un peu comme le soulignait hier la ville de Montréal, il sera très difficile de trouver les coupables.

Il y a des recommandations. Vous avez raison et il faudrait préciser si c'est lors de la première infraction. Si cela fait dix ans qu'il a commis une infraction, il faudrait préciser cela.

Je voudrais d'abord parler du rapport médical, très brièvement cependant, puisque j'aurai l'occasion d'en parler plus particulièrement avec les médecins. Le rapport médical n'est pas nouveau. Toujours en relation avec la sécurité routière, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Manitoba, en Alberta, etc., le rapport médical est exigé. Mais au Québec — je sais que M. le député de Charlevoix disait hier qu'il allait s'opposer très fermement, à un moment donné, au rapport médical — sous l'ancien Code de la route, le Code de la route existant — ce n'est pas moi qui l'ai fait, il a été fait sous l'ancien gouvernement en 1972, par M. Bernard Pinard — on dit à l'article 19: "Tout médecin doit faire rapport au directeur médical du bureau à Québec du nom et de l'adresse de tout patient de 16 ans ou plus qu'il juge inapte sur le plan médical à conduire un véhicule automobile."

M. Gratton: ... est-ce qu'on l'a déjà appliqué?

M. Lessard: Oui.

M. Gratton: Est-ce qu'il y avait des amendes de prévues en cas d'infractions?

M. Lessard: Il n'y a pas d'amendes, mais j'ai ici... il y a une amende de \$10. Le 21 janvier 1971 — on pourra en discuter plus lorsque d'autres groupes viendront se présenter — on disait: "À la suite d'une lettre du président du comité médical et conseiller juridique du ministère des Transports de la province de Québec, demandant l'avis du collègue sur la déclaration des malades, qui selon l'avis du médecin seraient inaptes à conduire un véhicule automobile et qui devraient être considérés comme des dangers publics au volant de leurs voitures, il est proposé par le Dr Raymond Benoît, appuyé par le Dr J.P.A. Latour de recommander au gouvernement, à l'instar du gouvernement ontarien, de procéder à l'étude d'une loi qui obligerait les médecins à déclarer les malades inaptes à conduire un véhicule automobile et considérés comme un danger public au volant de leurs voitures."

Enfin, une dernière remarque, en parlant des médecins au comité médical. Le comité médical comme tel, n'a aucun pouvoir de décision. Le comité médical fait des recommandations au directeur du Bureau des véhicules automobiles. Ce comité, à l'article 16 a pour fonction de faire des

recommandations au directeur général à la suite de l'étude des rapports médicaux, des dossiers et de la documentation qui lui sont transmis, etc.

Il appartient au directeur, par la suite, de prendre une décision en relation avec le rapport. Mais tout individu, en vertu, comme on le disait hier, de l'article 56 de la Loi des transports, a le droit d'en appeler au Tribunal des transports.

C'étaient les commentaires, M. le Président, que j'avais à faire. Je ne peux pas naturellement continuer parce que ce serait trop long. Je pense que vous avez fait globalement un mémoire de recherches importantes sur la loi. Il y a des choses qui m'apparaissent positives, mais je vous trouve quand même très souples, étant donné l'urgence et les circonstances qui existent actuellement au Québec, concernant les infractions des criminels.

Il y a l'affaire des douze points. Je peux la regarder. En tout cas, cela me pose des problèmes des douze points.

Globalement, vous avez fait une excellente recherche. Quant à nous, comme législateurs, il va falloir être un peu plus sévères que ce que vous exigez, étant donné les circonstances d'urgence, comme on le dit, on est en état de guerre et en état de guerre, il faut respecter les libertés civiles, les droits des citoyens, comme vous le dites en conclusion. Nous en sommes conscients. Mais en même temps, la liberté des gens s'arrête là où commence la liberté des autres. Le respect de ma vie et de la vie des autres, je pense que c'est aussi important.

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

M. Gratton: M. le Président, je ne sais pas si c'est parce que la Commission des services juridiques a cru bon, avec l'expertise qu'elle possède, de tenter de faire profiter au gouvernement de son expérience vécue... On parle de 5000 dossiers dont les avocats de l'aide juridique se seraient occupés, qui relèvent du Code de la route. Je ne sais pas si cette expertise qui vient à l'encontre de certaines des données de cet avant-projet suscitent des répréhensions chez le ministre. Mais toujours est-il qu'il me semble que le mémoire de la commission devrait être un instrument très utile pour le gouvernement dans la rédaction de son projet de loi éventuel.
(12 h 30)

Par exemple, pour ce qui concerne l'obligation de délation du médecin et de l'optométriste, vous rejoignez là une des appréhensions majeures que le député de Charlevoix a fait valoir au nom de l'Opposition officielle hier. Vous allez même jusqu'à prétendre — avec raison, d'après moi — que les dispositions de l'avant-projet vont à l'encontre de l'article 52 de la Charte des droits et libertés de la personne. Je voudrais que vous me disiez, à moi qui ne suis ni avocat ni juriste, quelle est votre interprétation, quelle est votre opinion face à ce texte. Si le législateur veut obliger le médecin et l'optométriste à dénoncer les personnes dont il est question, dois-je comprendre qu'il devra inscrire

dans le Code de la route le texte spécifique, à savoir que cette disposition a préséance sur les dispositions de l'article 52 de la Charte des droits de l'homme?

M. Gagnon (Pierre-E.): Si on prend strictement le niveau juridique, il faudrait que le texte qui est mentionné dans la Charte des droits et libertés de la personne, soit l'article 52, soit mentionné expressément dans l'avant-projet du Code de la route.

M. Gratton: Selon vous, de deux choses l'une: soit que le législateur, le gouvernement décide qu'il n'y aura pas obligation de délation de ces personnes de la part du médecin ou de l'optométriste, soit que, si on veut en faire une obligation, on inscrive dans le Code de la route cette prévision selon laquelle cela va à l'encontre de la Charte des droits et libertés de la personne.

M. Gagnon (Pierre-E.): Oui, parce que l'article 52 in fine se lit comme suit: "à moins que cette loi n'énonce expressément s'appliquer malgré la charte".

M. Gratton: D'accord.

M. Gagnon (Pierre-E.): Toutes les lois qui ont été adoptées après la charte devraient mentionner, à mon avis, cette expression.

M. Gratton: Je trouve que les rédacteurs de la Charte des droits et libertés de la personne ont fait preuve de beaucoup de prévoyance en inscrivant cette obligation. A mon avis, si on est en train ou si on a l'intention de contrer des dispositions de la Charte des droits de l'homme, on devrait au moins le dire ouvertement pour que tous en soient informés. Je vous remercie de cette précision.

Au début de votre mémoire, vous parlez de ce pouvoir de réglementer qui, selon vous — c'est la lecture que je fais aussi de l'article 11 — permettrait au directeur général de réglementer certaines choses. Le ministre vous a dit en réponse qu'il n'avait jamais été question pour le directeur général de réglementer seul. C'est le gouvernement qui réglemente et c'est le directeur général qui verra à la bonne application du règlement. Ne vous semble-t-il pas, si c'est cela qu'on veut dire, qu'il serait mieux de l'écrire comme tel dans le texte de loi et que cela serait beaucoup plus clair non seulement pour vous, praticiens, mais aussi pour le citoyen?

M. Richer (Carol): La commission a considéré un peu comme surprenant le libellé de l'article 11, soit les trois alinéas, parce que ces alinéas affectent des droits des citoyens. On pense que, dans le processus normal, le pouvoir de réglementation appartient au gouvernement. C'est pour cette raison que la commission a recommandé que ce pouvoir de réglementation soit ramené aux articles 402 et suivants de l'avant-projet. C'est sûr que le directeur général, à notre avis, peut émettre des

directives, des règles pour sa propre régie interne. A moins que ces règles n'attaquent ou n'affectent des droits fondamentaux des citoyens, nous disons que le législateur, c'est-à-dire le gouvernement ou l'Assemblée nationale, devrait prendre les devants et être l'auteur de ces dispositions.

De plus, on remarque à l'article 13 de l'avant-projet de loi que 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. C'est pour cela, M. le ministre, qu'on a inséré dans notre mémoire que, légalement parlant, si on le voulait, le directeur du BVA pourrait déléguer ses pouvoirs de réglementation à un fonctionnaire.

M. Gratton: Je tiens pour acquis que le ministre a répondu tantôt à cette appréhension en disant: Il n'est question pour personne d'autre que le gouvernement de faire des règlements. Je présume donc qu'il s'agit strictement d'une question de rédaction que le gouvernement corrigera sûrement dans son éventuel projet de loi.

Mais au sujet des articles 402 et 408 en particulier, je m'interroge sur le silence que fait le mémoire à leur sujet. Si à l'article 11, vous considérez opportun de souligner que le pouvoir de réglementation ne devrait pas appartenir à un fonctionnaire, mais bien au gouvernement et dans votre souci de faire en sorte que les lois, en général, soient le plus facilement compréhensibles pour tous, surtout pour le citoyen ordinaire, ne craignez-vous pas que les pouvoirs que se donne le ministre aux articles 402 et 408 de faire des règlements qui, sans aller à l'encontre du texte de la loi peuvent quand même soit ajouter à l'interprétation qu'on fait, par exemple, de l'article 1 ou retrancher les dispositions d'autres articles ou d'autres parties de la loi?

Est-ce que le citoyen ordinaire, lui, sinon l'avocat qui le défend, ne risque pas d'être placé dans une situation où il va lire la loi, penser qu'on parle de telle chose quand on parle, par exemple, d'une définition, et qu'éventuellement, il pourrait y avoir une réglementation adoptée en vertu des articles 402 et 408 qui viendrait dire: Non, ce n'est pas cela. Un véhicule automobile ce n'est pas seulement cela. C'est aussi ce qu'on a à décider dans la réglementation.

Est-ce que vous êtes satisfaits que la procédure législative employée aux articles 402 et 408 ne créera aucune difficulté quant à l'interprétation des dispositions de la loi?

M. Langevin: Si vous me permettez, en tant qu'avocat, je dois dire que le principe de législation déléguée est un principe qu'on reconnaît assez facilement. C'est un moyen d'accorder au législateur une souplesse qui lui permet d'apporter des réglementations qui varient selon les situations à corriger.

C'est évident que lorsqu'on parle de législation déléguée, on parle d'une plus grande complexité dans la compréhension d'une loi. Mais je ne pense pas qu'on doive, dans le but d'assurer la

plus grande compréhension possible, renoncer à la souplesse que permet la réglementation par le gouvernement. Là, je fais une distinction très nette entre 402 et 11. Alors que le gouvernement répond au public de sa réglementation, l'article 11 fait que c'est une personne qui ne répond pas à la population, qui elle a un droit de faire une réglementation qui affecte non seulement l'administration courante d'un bureau, mais le droit ou non d'une personne de faire circuler ou non un véhicule sur la route, le droit ou non pour une personne de circuler elle-même, de conduire un véhicule.

Je fais une distinction très nette entre l'article 11, qui selon nous, touche aux droits substantifs de l'individu et l'article 5 qui permet au directeur de faire des règlements pour l'administration courante. Par exemple, prescrire les formules en usage pour l'immatriculation, etc.

Je comprends que ce n'est pas nécessaire que le gouvernement détermine quelle va être la forme d'un permis de conduire. Mais par contre, il nous apparaît essentiel que le gouvernement détermine qui aura ou n'aura pas de permis de conduire, règle générale. Je comprends que les cas particuliers dépendent du directeur général, mais que les règles générales soient déterminées par le gouvernement.

C'est ce qu'on veut faire ressortir dans notre mémoire.

M. Gratton: Quant à la distinction que vous faites entre l'article 11 et l'article 5, j'en conviens, comme je l'ai dit tantôt, j' imagine que le gouvernement corrigera le libellé de l'article 11 pour faire en sorte qu'on soit tous d'accord là-dessus. Mais pour revenir à l'article 402, par exemple, lorsqu'on dit que le gouvernement peut par règlement, a: malgré l'article 1 édicter des règlements, etc... Ce que je voudrais savoir, à titre de praticien, de représentant des praticiens dans le domaine, compte tenu du souci que vous avez tous de faire en sorte que... d'ailleurs, c'est peut-être une des rares choses sur laquelle on est tous unanimes, de dire que le Code de la route ne sera utile que dans la mesure où tout le monde, non seulement le comprendra, mais où tout le monde acceptera aussi ces dispositions.

Je vous pose la question: L'article 402 donne le pouvoir au gouvernement d'élargir l'interprétation d'un article ou d'une disposition de la loi. Excusez mon ignorance, mais cela n'est-il pas un peu inusité comme procédure législative, comme technique législative? Cela ne pourrait-il pas devenir une cause de mauvaise interprétation, de mauvaise compréhension de la part des usagers, des citoyens, quant à la portée éventuelle du Code de la route?

M. Langevin: Je dois vous avouer que j'aurais beaucoup plus de crainte si, par exemple, l'article 402a prévoyait que le gouvernement peut déclarer que ne sont plus des véhicules routiers ceux qui sont déjà décrits à l'article 1. Mais, c'est plutôt l'addition de nouveaux véhicules qu'on ne peut pas imaginer pour l'instant. Je comprends que le

gouvernement veuille conserver la possibilité au cas où la technologie ferait apparaître un nouveau véhicule, de le régir par le Code de la route.

M. Gratton: Oui, mais...

M. Langevin: C'est dans ce sens-là...

M. Gratton: Je m'excuse. On parle d'un cas d'espèce à a), mais si on se reportait à d), on verrait que cela concerne tout le chapitre IX régissant la circulation. Je ne pose pas la question sur les modalités; c'est sur le principe général, la procédure selon laquelle on peut dire: Vous pouvez réglementer malgré des articles de la loi ou des parties de la loi.

M. Lessard: Pendant la période de dégel, est-ce que je vais faire une loi?

M. Gratton: Pardon?

M. Lessard: Pendant la période de dégel, est-ce que je vais devoir venir à l'Assemblée nationale pour interdire, par exemple...

M. Gratton: Voyons donc! Il n'est pas question de cela.

M. Langevin: Ecoutez! Je ne sais pas si mes collègues connaissent des cas où des pouvoirs de réglementation semblables existent. On a étudié ces articles 402 et suivants comme les autres. Nous n'avons pas été surpris de cette existence d'un pouvoir de réglementation. Maintenant, à votre question, je ne peux pas répondre à brûle-pourpoint et dire si je sais ou si j'ignore qu'il existe des précédents.

M. Gratton: D'accord. M. le Président, j'ai une dernière question, mais cela ne fait l'objet d'aucune remarque dans votre mémoire. Hier, l'Association des policiers provinciaux du Québec a fait des recommandations, à savoir inscrire dans le Code de la route que le permis inclue la photographie de son détenteur et que les policiers puissent avoir le pouvoir d'arrêter sans mandat toute personne qui refuse de s'identifier ou qui n'est pas en mesure de s'identifier. J'aimerais savoir si vous, en tant que praticiens ou en tant que représentants de la Commission des services juridiques, avez des commentaires à formuler quant à ces recommandations de l'Association des policiers provinciaux du Québec.

M. Gagnon (Pierre-E.): Vous dites que l'Association des policiers provinciaux du Québec suggère que soit accolée au permis de conduire la photographie du détenteur.

M. Gratton: Oui. C'est la recommandation formelle qu'on nous a faite hier.

M. Dideneault: En fait, si je peux répondre, ce qu'on pourrait craindre, c'est que de cette façon on procède de façon détournée à établir la fameu-

se carte d'identité qui a été le sujet de longs débats ici depuis des années. C'est toujours, évidemment... Est-ce que c'est cela finalement que cela va devenir? Le permis de conduire est quasiment... La majorité substantielle de la population en a un. Eventuellement, cela va devenir une nouvelle carte d'identité qui va servir.

Dans cette pensée-là, nous avons remarqué hier, dans le rapport de la police de Montréal, une recommandation que nous aurions aimé faire nôtre — nous sommes heureux qu'elle l'ait faite — à savoir que le Code de la route devrait prévoir une infraction pour les gens qui se servent du permis de conduire de quelqu'un d'autre sur la route et qui l'exhibent. A un moment donné, ils ne l'ont pas et ils sont suspendus. Il y a d'autres peines pour cela. Comme on l'a dit, ces gens-là se trouvent accusés devant la Cour criminelle de supposition de personne, qui est une infraction punissable de quatorze ans d'emprisonnement. C'est une accusation très grave dans le Code criminel. Chaque fois que les policiers témoignent dans ces causes, ils nous regardent en haussant les épaules et disent: Qu'est-ce que vous voulez qu'on fasse? Il faut l'accuser de cela, il a hésité et, à un moment donné, il a sorti... L'hésitation de quinze secondes qu'il a eue devant nous fait qu'il est accusé d'une affaire punissable de quatorze ans.

(12 h 45)

Nous pensons qu'effectivement, si on est plus réaliste, quant à l'acte qui est commis, une infraction précise au Code de la route disant que quelqu'un se servant du permis de conduire de quelqu'un d'autre ou l'exhibant commet une infraction au Code de la route...

M. Lessard: Il est passible de quatorze ans. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il va avoir quatorze ans. Je présume que les juges sont capables de juger de...

M. Dideneault: Oui, sauf que dans ses antécédents judiciaires, il a une accusation qui a été punissable de quatorze ans. Supposition de personne, l'employeur qui, éventuellement, verrait cela sans entrer dans les détails, va penser qu'il a affaire à un dangereux fraudeur ou quelque chose du genre.

M. Gagnon (Pierre): Il s'agissait d'autre part d'un casier judiciaire et étant donné que c'est un maximum de quatorze ans, ce même individu n'est pas admissible, on va dire, à la libération conditionnelle ou inconditionnelle prévue à l'article 162.1 du Code criminel. Ce qui fait que la proposition des policiers de créer une infraction au Code de la route nous semble très favorable.

M. Gratton: Est-ce que vous avez des commentaires quant à cette autre recommandation des policiers qui demandent d'ajouter à l'article 156 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." Le premier alinéa fait l'obligation à la personne de fournir les documents nécessaires en cas d'accident.

M. Langevin: On peut comprendre d'une part l'intérêt que peuvent avoir les policiers de pouvoir arrêter sans mandat une personne qui ne peut s'identifier de façon positive ou satisfaisante au moins, en vertu de l'article 56. Maintenant, on peut également craindre que pour avoir malheureusement, par exemple, oublié son permis de conduire à la maison, on se retrouve sous le coup d'une détention. Il nous semble que cela peut amener une personne à subir dans l'immédiat une peine beaucoup plus importante que ne devrait entraîner une infraction quand même relativement mineure; le fait d'oublier son permis chez soi, par exemple. Même si c'est une détention qu'on peut appeler préventive, c'est-à-dire, jusqu'à l'identification positive de la personne, cela constitue une privation de la liberté de cette même personne pendant le délai que cela prend.

M. Gratton: Merci. M. le Président, en terminant, étant donné l'allusion qu'a faite la commission à l'article 52 de la Charte des droits et libertés de la personne, pourrais-je demander au ministre s'il a reçu de la Commission des droits de la personne un avis quant à l'avant-projet que nous étudions ce matin et si oui, s'il accepterait de le déposer aux membres de la commission?

M. Lessard: M. le Président, pas à ma connaissance. Je vais considérer le cas sérieusement, la remarque qui est faite en relation avec le ministère de la Justice. Je vais vérifier auprès du ministre de la Justice. A ma connaissance, nous n'avons eu aucune lettre de la Commission des droits de la personne. Je dis bien: A ma connaissance.

M. Gratton: Est-ce que le ministre aurait objection à nous donner l'assurance qu'il demandera à la Commission des droits de la personne de fournir un avis si la commission le juge...

M. Lessard: Ecoutez, cela concerne, je pense, le rapport médical.

M. Gratton: Non, concernant toutes les dispositions qui pourraient...

M. Lessard: En ce qui concerne vos remarques, cela concerne le rapport médical.

M. Gratton: Quant à cet aspect, oui.

M. Lessard: Si cela concerne le rapport médical, c'est que comme je le soulignais tout à l'heure, à un moment donné, le rapport médical ce n'est pas nouveau. Il existe dans toutes les provinces, dans plusieurs provinces canadiennes et il existait dans l'ancien Code de la route. Je peux me scandaliser de voir les protestations de la part

de l'Opposition actuellement au nom des droits de la personne, alors qu'ils n'ont jamais rien fait. C'est M. Bernard Pinard qui a adopté, en fait, ce Code de la route. C'est simplement une confirmation qui a été faite en 1972. C'est simplement une chose qui existe déjà, que les rapports médicaux. Voici, c'est que je n'ai pas reçu d'avis.

M. Gratton: Une précision, M. le Président. M. le Président, ce n'est pas en regard exclusivement de cette disposition, de cette obligation de délation. Je dirai au ministre que si le gouvernement libéral s'est trompé en 1972, ce n'est sûrement pas une excuse pour le gouvernement péquiste de se tromper à nouveau en 1979.

M. Lessard: La Commission des droits de la personne a le droit de se pencher sur tout projet...

M. Gratton: La commission n'existait pas en 1972, alors elle pouvait difficilement se prononcer. Là, elle existe. On a une Charte des droits et libertés de la personne. Je demande au ministre tout simplement, non seulement par rapport à la question de la délation, mais aussi par rapport à toutes les autres dispositions du Code de la route qui pourraient avoir une consonance ou une relation avec la charte, de nous donner son avis.

M. Lessard: Tous les groupes ont été avisés. Il y a des groupes ici aujourd'hui. Il y a 47 groupes qui présentent des mémoires. Tous les groupes ont été avisés qu'il y avait une commission parlementaire sur le Code de la route et la Commission des droits de la personne, comme elle l'a d'ailleurs fait pour d'autres projets de loi, avait le droit de se présenter. Elle a le droit aussi de m'envoyer un avis. Je n'y ai aucune objection et nous analyserons cet avis. Si j'avais un tel avis, je serais prêt à le déposer auprès de la commission. Pour le moment, je n'en ai pas.

M. Gratton: M. le Président, j'irai un petit peu plus loin que cela. Je vais faire la demande écrite à la Commission des droits de la personne pour qu'on ait un avis. J'aurai au moins cette satisfaction. Merci.

M. Lessard: C'est votre droit. Vous êtes bien respectueux des droits de la personne de ce temps-ci. Ce n'était pas le même cas en 1970, par exemple, quand vous avez enfermé 500 personnes avec l'autorisation du ministre de la Justice du temps.

M. Gratton: Y a-t-il autre chose aussi qu'on aurait fait qui n'aurait pas fait votre affaire à ce moment?

M. Lessard: Vous en avez fait pas mal.

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

M. Gratton: Etant donné qu'on respecte le règlement, on pourrait peut-être parler du député de Sainte-Marie, M. Bisailon, qui a une très belle photo ici.

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Joliette-Montcalm. M. le ministre des Transports.

M. Gratton: C'est une des victimes du parlementarisme, oui.

M. Lessard: Juste une dernière remarque pour essayer, puisque le député de Gatineau n'a pas fait ses classes encore dans le transport, de lui préciser qu'à l'article 402...

M. Gratton: Il semble que le ministre après trois ans ne les ait pas faites lui non plus.

M. Lessard: A d), on dit: "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". Mettons, par exemple, qu'il y a un pont qui s'effondre, est-ce que je vais devoir aller devant l'Assemblée nationale pour interdire l'accès à cette route? C'est cela justement qu'on prévoit à l'article 402.

M. Gratton: Prévoyez dans la loi les cas d'exception. C'est cela qu'on vous demande.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. Je remercie la Commission des services juridiques de sa contribution à notre commission.

M. Langevin: Nous vous remercions de votre accueil.

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que les membres de la commission préfèrent suspendre la séance jusqu'à 15 heures? La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

Suspension de la séance à 12 h 53

Reprise de la séance à 15 h 15

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, messieurs!

La commission permanente des transports reprend maintenant ses travaux. Nous allons entendre l'Association des propriétaires d'autobus du Québec dont le porte-parole est Me Wilbrod Bhérer. Me Bhérer, vous pouvez y aller et faire la présentation des gens qui vous accompagnent.

Association des propriétaires d'autobus du Québec

M. Bhérer (Wilbrod): M. le Président, nous avons ici comme délégation de l'association le président de l'association, M. Roger Bourgeois d'Autobus Drummondville, M. Raymond Tremblay du lac Saint-Jean, de Chicoutimi et de la Côte-Nord, M. Paul Noreau le secrétaire de l'association et moi-même...

Le Président (M. Bordeleau): Excusez-moi, M. Noreau?

M. Bhérer: Noreau.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord.

M. Bhérer: Paul Noreau. Nous sommes venus ici, M. le Président, assez récemment. Nous avons alors fait état de la représentativité de l'association. Je n'ai pas à recommencer. Notre mémoire y réfère d'ailleurs. Cependant, nous notons que notre association a communiqué avec un certain nombre de ses membres, tous ses membres, en fait — nous en avons au-delà de 100 — pour leur demander quelle était la situation qui les préoccupait.

Il y a trois sujets sur lesquels je voudrais appuyer particulièrement, sans lire tout le mémoire. C'est celui relatif aux arrêts dans les centres, dans les villages ou dans les endroits où il y a une ligne double, où c'est défendu de dépasser. À l'article 341, on défend de laisser monter les personnes dans les véhicules autobus aux endroits où la ligne double ou la ligne continue défend de dépasser. Or, dans les villages de la province de Québec, en général, il y a toujours une ligne double ou une interdiction de dépasser. Pour nous assurer que c'était très mauvais, cette suggestion, et que cela pouvait empêcher les gens de monter dans l'autobus si on ne permet pas cela, nous avons consulté nos membres et déjà nous avons reçu des réponses de 28 de nos membres qui nous disent que dans 435 municipalités qu'ils desservent, il y a des lignes qui ne permettent pas de dépasser dans les villages, même à l'entrée et à la sortie des villages.

Cela veut dire que ces gens ne pourraient pas monter dans l'autobus et on croit que c'est une suggestion qui ne devrait pas être retenue, à moins que ou plutôt qu'on dise, aux véhicules qui sont en arrière de l'autobus, qu'ils attendent. Enfin, le public en général doit passer avant l'intérêt privé, de celui qui attend en arrière de l'autobus. On vous fait remarquer cela. Le transport scolaire, d'ailleurs, lui, a le privilège de les faire monter même s'il y a une ligne double et là il ne l'aurait pas. Il ne pourra pas arrêter parce que cela s'appliquerait au transport scolaire comme au transport régulier par autobus. La plupart du temps, l'autobus est appelé à traverser la rue principale de la ville ou du village et il nous semble que cette disposition soit contraire à l'intérêt public.

D'autre part, je voudrais vous signaler que nous sommes heureux des remarques que vous avez faites au sujet de certaines applications de mesures préventives pour assurer la qualité et la sécurité du transport par autobus. Entre autres, vous avez suggéré ou le projet suggère d'augmenter la vitesse des autobus à 110 kilomètres-heure. Je vous fais remarquer que ce n'est pas un caprice. Les autobus actuels ont été fabriqués pour voyager à 70 milles à l'heure et dès que vous baissez leur régime de vitesse à 55 milles à l'heure ou 110 kilomètres, de 110 à 55, c'est 90 à peu près,

alors là vous les mettez en état de dépendance d'une autre vitesse. Ils sont obligés de diminuer. La consommation de carburant va augmenter quand même. On est mieux de les laisser circuler à 110 kilomètres-heure, qui est leur régime normal pour lequel ils ont été conçus, que de vouloir les faire circuler à un régime de 55 milles ou de 90 kilomètres qui n'est pas leur régime de croisière. Ils n'ont pas été fabriqués pour cela. On me dit que les États-Unis ont eu le même problème et c'est pour la même raison qu'ils ont permis aux autobus de voyager à 110 kilomètres-heure au lieu de 55, pour raison d'efficacité du carburant.

Maintenant, il y a un autre petit sujet à l'article 415 qui nous préoccupe un peu. Je pense bien que ce n'est pas une préoccupation majeure du ministère, ni de ceux qui vont mettre en vigueur le Code de la route. On voudrait laisser au ministre le pouvoir de réglementer les postes d'attente des autobus. Je pense qu'on est aussi bien de laisser faire cela par les propriétaires des autobus. Ils savent mieux où situer les postes d'attente où leur public est le mieux servi et par qui il sera mieux servi, que de laisser cela soit au ministère ou à ses fonctionnaires. C'est l'article 415, paragraphe f).

Le principal sujet de nos remarques, M. le Président, et M. le ministre, ce n'est pas cela. C'est le covoiturage.

M. Lessard: Je m'y attendais.

M. Bhérer: On vous a déjà parlé de cela, M. le ministre, mais comme nous sommes devant la commission entière, nous croyons qu'il est tout à fait rétrograde que de vouloir revenir au covoiturage, d'abord, pour deux raisons. On veut privilégier le service de transport en commun d'une part, pour sauver le carburant et obliger les gens à décongestionner les centre-ville. D'autre part, on permet à des personnes de se servir de leur véhicule à meilleur rendement, en leur permettant d'amener des gens avec eux dans leur véhicule, en les faisant payer ce qui veut dire qu'on va doubler en parallèle, par un petit service privilégié pour quelques-uns seulement, au bénéfice de quelques-uns, le service de transport privé vers le centre-ville à l'encontre des intérêts du transport en commun que ce soit le service de communauté urbaine ou que ce soit le service de voyageurs suburbains qui viennent travailler en ville ou même des interurbains. Je comprends que les taxis se plaignent de cela, mais nous, nous avons beaucoup de gens, de travailleurs qui voyagent avec nous et qui voyagent dans un service organisé, dans un service qui est au service de tout le monde et qui n'est pas privilégié à quelques-uns. Je comprends que le covoiturage permette d'aller chercher quelqu'un chez lui et de l'amener à son bureau. Le transport en commun, ce n'est pas fait pour cela. C'est évident. Si on veut avoir un service privé en plus du transport en commun, on n'aura pas de transport en commun, M. le Président, et cela permet d'oublier qu'il existe un grand nombre de services publics organisés pour des fins particulières comme cela afin de transporter les voya-

geurs. Nous avons dénombré pas moins de 57 services spécifiquement affectés au transport des voyageurs. Ces services se retrouvent principalement autour des usines, des industries et à l'intérieur des localités pour ne mentionner que des endroits tels que la région de l'amiante où il existe plusieurs transporteurs qui offrent un service spécial aux travailleurs des mines, à la région de la Gaspésie et plus particulièrement à Murdochville où deux ou trois transporteurs ont mis sur pied, à la demande des travailleurs et des entreprises, des services réservés uniquement aux travailleurs miniers pour les accommoder suivant les différentes équipes de travail.

Dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de nombreux transporteurs offrent des services distincts aux travailleurs pour des usines ou des moulins à scie. De même dans la région de l'Abitibi, de Chibougamau, de la Côte-Nord et un peu partout à l'intérieur du Québec, de tels services sont offerts uniquement aux voyageurs. Tous ces gens, ceux qui ont mis en place les services, ont investi leur argent et leur énergie pour offrir à la population du Québec un meilleur service de transport en commun qui pourrait satisfaire tous les besoins. La loi du covoiturage vient compromettre et même anéantir tous ces efforts. Nous trouvons que par ce geste, d'autant plus inconséquent, pour ne pas dire incohérent, le gouvernement tente, d'une part, de réduire la consommation de carburant et invite le covoiturage à en dépenser davantage.

Je vous donne un exemple. Un autobus transporte 50 passagers sur 25 milles avec deux gallons d'essence, deux gallons de carburant. Il transporte 25 passagers sur 12 à 15 milles. Un véhicule privé, en comparaison, peut transporter quatre passagers sur 12 à 15 milles, alors que l'autobus va transporter 25 passagers pour la même quantité de carburant. Quel avantage y trouve-t-on? Favoriser quelques-uns qui veulent faire du transport en commun en réduisant leur coût de transport à eux pour qu'ils puissent se transporter bien confortablement dans leur véhicule pour venir travailler en ville! Il me semble que c'est une erreur grave de vouloir favoriser ce voiturage qui ne bénéficie qu'à quelques-uns et qui risque — on l'a dit à maintes reprises, et c'est vrai — de faire disparaître à la longue les services de transport en commun autour des agglomérations urbaines, ce qui va demander de plus en plus de subventions aux communautés urbaines pour le transport en commun parce qu'il y aura moins de gens qui vont voyager avec eux. Je trouve cela tout à fait incohérent. Je ne sais pas pourquoi on a eu une idée comme celle-là de nos jours!

C'est ce que nous trouvons de mauvais dans le projet; quant au reste, nous n'avons qu'à nous réjouir. Si on devait adopter cette idée de covoiturage, nous suggérons qu'il soit limité à trois personnes additionnelles en plus du chauffeur, ce qui constitue dans l'état actuel des choses le nombre additionnel de passagers que peut accepter un véhicule privé. Ce covoiturage ne devrait être toléré que pour le transport au travail dans un

rayon de cinq milles, c'est-à-dire à l'intérieur d'une communauté urbaine, dans des endroits où un garage public est aménagé pour garer le véhicule afin qu'il n'ait pas, comme voiturier public qu'il deviendra, à encombrer les lieux pour se stationner. L'autobus et les autres véhicules publics sont obligés de s'organiser, de s'aménager des endroits de remisage. On leur impose, comme le disait quelqu'un ce matin, des mesures de sécurité très importantes, on les oblige à avoir des assurances considérables. Quelqu'un a dit ce matin: Ce n'est pas important, l'assurance, on est tous couverts! Oui, mais ce n'est pas à cause de cela que toutes les subventions seront permises.

M. le Président, je ne veux pas prolonger indûment notre intervention. Notre mémoire contient quelques autres suggestions et quelques autres commentaires, mais pour nous ce sont les trois sujets qui nous préoccupent davantage. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, merci, M. Bhérier.

M. le ministre des Transports.
(15 h 30)

M. Lessard: A l'article 341, l'opposition soulevée par M. Bhérier ainsi que par l'Association des transporteurs par autobus, suscite des questions. Je pense que dans certains petits villages il y a des problèmes particuliers qui peuvent être soulevés et on va essayer de reformuler l'article dans le sens que là où il y aura une double ligne, un véhicule de promenade devra s'arrêter et ne pas doubler un véhicule de transport en commun. On va regarder cela, je pense que votre objection est sérieuse de ce côté. Je commence par le positif.

M. Bhérier: On ne s'attend pas à ce vous acceptiez tout, mais on vient vous faire des recommandations en toute bonne volonté.

M. Lessard: Je garde les problèmes plus difficiles pour la fin. Au sujet des 110 kilomètres il y a de grosses objections; je l'ai présenté, ce sujet, pour discussion. On m'a indiqué ce matin qu'aux États-Unis c'est toléré et non pas légalisé comme tel; on va faire les vérifications nécessaires. J'ai toujours dit et je l'affirme encore — j'ai des statistiques devant moi — qu'il faut favoriser le transport en commun parce que le taux d'accidents est fort minime, même s'il arrive des problèmes comme cela vient de se produire en Ontario et ailleurs. Parmi bien des moyens de favoriser le transport en commun, vous avez celui qui donne la priorité à l'autobus qui fait du transport en commun, un peu comme l'avion, et c'est favoriser le transport en commun dans le sens qu'on lui permet de diminuer le temps de circulation entre Québec, Montréal ou d'autres endroits. C'est très contesté. Au contraire, on est même venu me dire ce matin qu'on devrait réduire la vitesse des transporteurs lourds. J'ai demandé une enquête, j'ai demandé des informations ce matin sur une étude qui se ferait aux États-Unis. Quant à moi, cela me paraît

sait une des mesures pouvant favoriser le transport en commun, mais ce n'est peut-être pas le temps.

Je suis encore convaincu que ce qui est arrivé ne sont que des accidents de parcours que nous déplorons, mais le climat n'est peut-être pas propice à la permission des 110 kilomètres à l'heure. C'est sur cela que je vais poser ma question. Je voulais, hier, poser cette question aux policiers. L'expérience me prouve qu'entre Québec et Montréal — vous parliez tout à l'heure d'une vitesse de croisière — je n'ai pas vu de transporteur en commun ou d'autobus circuler à moins de 70 milles à l'heure. Dans ce sens, si on était très strict sur les 100 kilomètres à l'heure, étant donné qu'on parle d'une vitesse de croisière, est-ce que cela créerait des dangers supplémentaires ou des dangers techniques ou autres? C'est vous autres qui avez le fardeau de la preuve.

M. Bhérer: Même si on réduit la vitesse, il n'est pas question d'augmenter la densité des accidents, je ne crois pas, mais on continue sûrement l'efficacité du véhicule et on diminue sa capacité de réduire sa consommation d'essence ou de carburant. A 55 milles à l'heure ou à 90 kilomètres à l'heure, c'est prouvé techniquement que l'autobus n'est pas en vitesse normale de croisière et qu'au lieu de voyager en cinquième vitesse, il voyage en quatrième vitesse alors que le moteur tourne plus fort, a besoin de plus de force parce qu'il est moins décommandé, et cela prend plus de carburant. C'est ça, le problème.

Quant à la vitesse, M. le Président, M. le ministre, 70 milles à l'heure sur une route comme Québec-Montréal, sur les grandes routes et les autoroutes où il y a deux ou trois aires de circulation, dans une seule direction, c'est assez difficile de faire un accident à cette vitesse à moins d'être un très mauvais conducteur. Les conducteurs d'autobus sont des professionnels du métier. Ils ont très rarement des accidents et ce n'est pas eux qui généralement les génèrent.

Il y a évidemment un aspect de la question qu'on ne peut pas sous-estimer. Quand on entend les gens s'opposer à cela, on voit qu'elle est leur idée. Ils disent: Il va y avoir du chevauchement. C'est défendu de chevaucher, il y a du chevauchement, vous verrez à ce que cela cesse. Ce n'est pas parce que quelqu'un va enfreindre la loi qu'on va l'empêcher de dépasser pour aller prendre sa vitesse, pour aller continuer à sa vitesse. C'est défendu de chevaucher, et je le sais parfaitement, puisque je me suis déjà fait arrêter aux États-Unis pour avoir fait cela. C'est défendu sur toutes les routes de chevaucher, de circuler à travers les gens et de dépasser à droite aussi, mais il y en a beaucoup qui passent à droite. Je pense que si on faisait respecter les lois comme on doit les respecter et qu'on ne permette pas de chevauchement et qu'on porte des contraventions contre ceux qui ne les respectent pas, cela irait bien. Mais ce n'est pas parce que quelqu'un va enfreindre la loi qui défend le chevauchement qu'on va défendre aux autres qui n'enfreignent pas cette loi de circuler à

70 milles à l'heure parce que leur véhicule est plus économique à cette vitesse. Là est la question. Ensuite il y a le fait, M. le Président, M. le ministre, que celui qui voyage en autobus ne doit pas être déconsidéré par rapport à celui qui voyage en automobile. Entre vous et moi, si vous allez sur les routes entre Québec et Montréal, vous ne voyez pas grand monde qui voyage à 55 milles à l'heure ou à 90 kilomètres à l'heure. Pardon?

M. Lessard: C'est 100 kilomètres. C'est 55 milles à l'heure sur les routes régionales, mais 100 kilomètres sur l'autoroute.

M. Bhérer: ... Enfin... Je ne voyage pas tellement souvent, mais je vous assure qu'on pense que la limite de vitesse est de dix milles de plus ou dix à quinze kilomètres de plus que ce qui est marqué sur le tableau. On prend comme acquis qu'il y a une tolérance. Tout le monde fait cela et c'est vrai aussi dans une certaine mesure. Si on dit que c'est 70 milles ou 110 kilomètres, pas de chevauchement et qu'on fait respecter la loi, les propriétaires d'autobus vont respecter la loi, ne vous promets cela, M. le ministre. Non, non. Ce sont des gens sérieux et ce sont des gens qui... Mais le passager qui voyage là-dedans, lui, ces 20 kilomètres additionnels, reportez cela sur... Quoi... Six fois trois... Enfin... 250 kilomètres à peu près. C'est une affaire de quinze ou vingt minutes de plus. Pourquoi leur faire perdre vingt minutes de plus et dans cette idée, il y a moins de monde qui voyage en autobus. Il y a moins de gens qui sont tentés de voyager en autobus; 20 minutes, 25 minutes pour des gens qui veulent voyager en autobus, cela compte. Ce sont toutes des considérations qui aident à reconsidérer l'autobus. Vous savez, M. le Président, l'autobus n'est pas utile seulement à ceux qui voyagent entre Québec et Montréal. Aujourd'hui, c'est tellement bien intégré, le transport, il faut que tout le monde se rende compte de cela. On dessert 1100 municipalités. Il y a 850 municipalités qui ne sont pas desservies par d'autre service de transport que l'autobus et tous ces gens sont reliés avec toutes les parties de la province de Québec. On s'en vient à Québec et vous avez des circulations qui partent pour aller dans toutes les régions et ainsi de suite à Montréal. Tout est intégré à des heures tellement précises qu'on peut partir le matin ou le soir, la veille de Gaspésie et le lendemain soir être rendu à Toronto.

M. Lessard: En avion aussi, M. Bhérer.

M. Bhérer: Pardon?

M. Lessard: D'accord, on va parler d'un autre... En avion aussi, on peut faire cela.

M. Bhérer: Oui, oui, je comprends...

M. Lessard: J'aimerais parler d'un sujet...

M. Bhérer: ... mais l'avion, au prix que cela coûte, ce n'est pas pour ceux qui voyagent en

autobus. Ils n'ont pas le choix entre l'avion et les autobus, ceux qui voyagent en autobus.

M. Lessard: Je voudrais parler maintenant, M. Bhérier, du covoiturage. Vous parlez de mesures incohérentes par rapport aux objectifs que nous poursuivons. Vous dites qu'il s'agit là d'une mesure dont l'objectif est justement non pas d'épargner l'énergie, mais de contribuer à dépenser de l'énergie. Je vous avoue que là, je ne vous suis pas. Je comprends que vous venez défendre ici comme les chauffeurs de taxis vont venir défendre les intérêts du transport en commun que nous voulons favoriser et je pense qu'on a les mêmes préoccupations. Mais il ne faudrait quand même pas dramatiser. Quand vous me dites qu'il y a 1100 municipalités qui sont desservies par l'autobus, cela dépend de quelle façon aussi. Ce ne sont pas toutes des grandes compagnies.

Aujourd'hui, dans beaucoup de municipalités du Québec, de petites municipalités du Québec, il n'y a pas de transport en commun et il se fait — quand on s'est rencontré, je vous ai donné des cas que je connais mieux — tous les jours, particulièrement ici à Québec parce qu'il n'y a pas de transport en commun, du covoiturage, ce qu'on appelle, par exemple, le "car pool" aux États-Unis en vue justement de favoriser d'abord la décongestion des routes, d'essayer de faire en sorte que les gens cherchent à voyager ensemble en plus grand nombre. Il s'agit de se promener sur le boulevard Métropolitain à Montréal. On a toujours les défauts de nos fonctions pour vérifier qu'on se promène un par un en grande majorité. On a, par exemple... On peut vérifier aux postes de péage au niveau des autoroutes aux États-Unis, il y a le système des "car pool"... En Ontario, en 1977... il ne faut quand même pas dramatiser. Il ne faut pas venir charrier en disant que cela va être sa disparition avec le covoiturage du transport en commun. On prend des mesures là-dedans, justement, pour favoriser le transport en commun. Mais j'ai regardé avant... parce qu'il y a une suite justement à des tentatives de décongestionner des routes et des autoroutes et d'essayer de permettre le regroupement d'un certain nombre de personnes qui, dans des endroits particuliers, par exemple...

C'est certain que, chez nous à Ragueneau, les gens qui travaillent chez Reynold's n'ont pas le moyen, ne sont pas capables de voyager par autobus. Il n'y a pas d'autobus. Ils font du covoiturage tous les jours et ils s'organisent de semaine en semaine. Ils changent de véhicule. Le gars qui se rend le lundi matin, par exemple, à Gagnon, c'est-à-dire à Manic 5 ou qui se rend à Labrieville ou ailleurs pour aller travailler, il fait du covoiturage et cela ne nuit pas du tout au transport en commun. Il n'y a pas de transport en commun.

Il reste maintenant, quand vous regardez dans les grandes villes, qu'est-ce que cela peut donner? On a communiqué avec l'Ontario qui a adopté en novembre 1977... Parce qu'il me semble que les mêmes causes doivent produire les mêmes effets quelque part. Chez nous, on dramatise tout le temps. J'ai vu une dramatisation hier, la multipli-

cation des accidents si on permettait le virage à droite. J'ai une étude qui démontre que c'est presque le contraire.

Chez nous, on veut tout le temps... Quand on veut faire quelque chose de nouveau qui favorise à un moment donné des choses qui se font à tous les jours... Ah! non, au Québec, on est trop fou pour faire cela. On est trop bête pour faire cela. On n'est pas assez intelligent pour faire cela. On a demandé, on a fait des vérifications et en Ontario, en novembre 1977, un projet de loi fort semblable au nôtre a été présenté et les objectifs étaient identiques aux nôtres. Les objectifs, en fait, étaient les mêmes, à savoir qu'il se faisait du covoiturage et nous, tous les jours, nos "bleus", par exemple, sont même pris pour arrêter des individus à la suite de plaintes qui sont faites par des chauffeurs de taxi. Ils n'ont pas le choix. Ils sont obligés de le faire. Ce n'est pas un gars de Ragueneau qui va prendre, à un moment donné, pour un trajet de douze milles, un taxi pour aller travailler chez Reynold's. Cela ne nuira pas au taxi du tout parce qu'il ne le prend pas, de toute façon, le taxi.

(15 h 45)

Ils ont fait l'étude en Ontario. Il n'y a pas eu d'opposition ou à peu près aucune opposition. La loi ontarienne permettant le covoiturage n'a suscité aucun problème au sein de l'industrie du transport par autobus et ce, après un an d'expérience. Il n'y a pas de compagnies qui sont tombées en Ontario. Actuellement, l'Ontario a mis en marche un programme qui favorisera le transport coopératif par fourgonnette. Déjà, dix véhicules fonctionnent ainsi à la compagnie 3M de London, Ontario. Il y a 34 véhicules chez Chrysler à Windsor. Le ministère des Transports ontarien est en discussion avec d'autres compagnies. Mais d'après les informations — parce que c'est un système qui est exceptionnel — ce n'est pas en vue de faire disparaître le transport en commun — cela se fait ailleurs aussi — que nous permettons le covoiturage. C'est justement en vue de favoriser plutôt le regroupement.

Je vous avoue qu'après avoir vérifié ces choses-là, je pense bien qu'entre Québec et Montréal le covoiturage ne dérangera pas Voyageur. Cela me surprendrait, en tout cas. Alors, je vous avoue que vos remarques sur ce point m'apparaissent un peu dramatiques. Je vous comprends que vous les fassiez, comme je vais comprendre la Ligue des taxis tout à l'heure qui vient de faire une revendication à ce sujet.

J'avoue que ce sont toujours des batailles, à mon sens, des batailles à contre-courant. C'est mon impression et comme je vous l'ai dit, lorsqu'on parlait du 110 kilomètres-heure, vous avez le fardeau de la preuve.

M. Bhérier: M. le ministre, on n'est pas ici pour faire de la dramatisation. Nous croyons vous faire ces représentations, et quand j'emploie le mot "incohérent" c'est pour que cela frappe les esprits un peu. Je ne veux pas créer une situation de doute sur vos intentions, ni sur vos désirs de bien ad-

ministrier. Vous avez toujours été très compréhensif envers nous. Mais il y a tout de même — je l'ai dit — 57 petites entreprises de transport qui sont organisées dans des centres miniers, des centres de petites usines, pour transporter les travailleurs. Ces gens-là vont disparaître, que vous le vouliez ou non. Quel va être le bénéfice?

M. Lessard: Je ne suis pas d'accord avec la prémisse que vous posez.

M. Bhérer: Non, alors, on ne voit pas les choses de la même manière. Je ne sais pas si vous êtes aussi près que nous des transporteurs d'autobus, par exemple.

M. Lessard: On va tenir compte de vos remarques.

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

M. Bhérer: Si vous parlez de la Côte-Nord, vous dites qu'à Gagnon, il n'y en a pas ou à Wabush et à ces endroits-là, je le pense bien. Mais aux endroits où il n'y en a pas, permettez-le, il n'y a pas d'objection. Mais où il y a des services organisés, pourquoi doubler ces services? Où il y a des services, pourquoi les doubler? Je veux bien, où il n'y en a pas, que ce soit permis; il n'y a pas d'objection à cela, au contraire. Mais quand il y a des gens qui ont investi de l'argent et qui ont obtenu non seulement des autorisations, mais qui se sont fait imposer par la Commission des transports des horaires, des routes à desservir pour un certain nombre de travailleurs et qui ont investi de l'argent là-dedans et que c'est leur vie, pourquoi les enlever de la route et dire: On va donner cela...

M. Lessard: On ne les enlève pas, M. Bhérer. Il faudrait quand même...

M. Bhérer: Mais ils vont disparaître.

M. Lessard:... lire l'article 1, le paragraphe 31 sur la définition du véhicule de promenade collectif: "Un véhicule de promenade, utilisé par son propriétaire-conducteur et d'autres passagers qui participent à ses dépenses d'utilisation — ce n'est pas à but lucratif — comme moyen de transport pour se rendre à leur lieu d'occupation et en revenir et dont le nombre de passagers est déterminé par règlement du gouvernement."

Donc, c'est strictement pour se rendre à leur lieu de travail, leur lieu d'occupation et y revenir. Ce n'est pas pour faire du transport à but lucratif et personne n'aura le droit de s'acheter une fourgonnette et de faire du transport ou du covoiturage.

M. Bhérer: Je vous cite ces faits pour que vous compreniez les motifs de notre intervention. Je crois qu'elle est judicieuse.

M. Lessard: Je les comprends.

M. Bhérer: Je crois qu'elle est judicieuse, je crois qu'elle vous porte à réfléchir et on espère que déjà vous comprendrez peut-être un peu mieux la situation de ces petits propriétaires d'autobus qui sont organisés et qui donnent des services et qui vont disparaître. Ceux qui font des pressions pour transporter des gens à leur travail, pour réduire leurs frais de transport, quels intérêts ont-ils? C'est leur intérêt personnel, ce n'est pas l'intérêt du transporté. C'est leur intérêt personnel qui est en jeu, contre l'intérêt public de celui qui est déjà organisé et qui fait déjà du transport. Où il n'y a pas de transport public, il n'y a pas de question, on ne s'y oppose pas, mais où il y en a, il me semble qu'on devrait privilégier le service existant.

M. Lessard: Mais, avez-vous réellement des statistiques? Je vous parlais de l'expérience de l'Ontario. Avez-vous des statistiques qui démontreraient qu'en acceptant le covoiturage, comme vous l'avez affirmé un peu tout à l'heure, que c'est la disparition de 34 entreprises et petites entreprises au Québec?...

M. Bhérer: M. Bourgeois me dit que le meilleur exemple que j'aie c'est la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec qui n'existe pas depuis le 28 janvier et les gens font du covoiturage. Alors, cela marche. Cela va très bien. Il n'y a pas de transport. C'est tout à fait normal, mais vous me demandez des exemples.

M. Lessard: Vous sauvez combien de millions?

M. Bhérer: Sauvés à la ville de Québec, sauvés au gouvernement et sauvés à tout le monde. Ils ne paieront pas pendant ce temps-là.

Le Président (M. Bordeleau): Messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît! Je me dois ici d'interrompre les discussions...

M. Bhérer: J'allais dire que...

Le Président (M. Bordeleau):... si on déborde un peu trop le mandat comme tel de la commission. Si vous avez terminé là-dessus, M. Bhérer, je vais passer la parole au député de Gatineau.

M. Lessard: Quand ils ne font pas de profits ils se vendent au Québec.

M. Gratton: Merci, M. le Président. Quant à nous, les points que soulève le mémoire de l'association sont très bien explicités. M. le Président, je disais donc que les points que soulève le mémoire de l'association sont fort explicites. Je pense qu'à la suite de la discussion que le président de l'association vient d'avoir avec le ministre, il est inutile d'insister. Quant à l'aspect du covoiturage, nous souscrivons volontiers aux objections de l'association, même si ce n'est pas nécessairement pour les mêmes raisons. C'est pourquoi, M. le Prési-

dent, je m'interroge quant au dernier paragraphe de votre mémoire à la page 5, où vous dites: "D'autre part, si cette proposition de covoiturage devait être acceptée"... Vous faites une suggestion de limiter à trois passagers plus le chauffeur et dans un rayon de cinq milles, etc. Je pense que vous conviendrez avec moi que votre suggestion risque de créer beaucoup plus de problèmes qu'elle n'en réglerait. Je vous fais la suggestion suivante: sur le plan stratégique, tenez donc votre bout et dire: On ne veut pas du covoiturage tout simplement, plutôt que de suggérer des demi-mesures qui ne seraient pas applicables de toute façon. C'est une suggestion très amicale que je vous fais et je dirais, M. le Président, que tout ce débat qui entoure le covoiturage, à mon avis, est un faux débat, parce qu'en définitive, il se fait déjà du covoiturage, même si c'est illégal. À mon avis, je doute fort qu'il s'en fasse beaucoup plus une fois qu'on le légalisera. Le directeur général du BVA pourrait nous citer des statistiques qui, j'en suis sûr sans les connaître, nous démontreraient que des condamnations pour le viol des dispositions du présent Code de la route sont presque inexistantes, ou en tout cas relativement minimales en nombre. L'objectif qu'on vise de mieux exploiter le réseau routier, de faire des économies d'énergie, je pense que votre mémoire le démontre, c'est le contraire qui se produirait.

Quant à moi, M. le Président, je préférerais de loin que le débat sur l'avant-projet du Code de la route porte sur des sujets qui ont une plus grande portée, bien que je reconnaisse, avec l'Association des propriétaires d'autobus, qu'il en a sûrement une pour leurs intérêts, et je reconnais donc qu'ils ont eu raison de le soulever. C'est tout ce que j'avais à dire, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord.

M. Lessard: Mais ils sont d'accord sur les 110 kilomètres?

M. Gratton: Oui, sur les 110 kilomètres, nous ne partageons pas votre point de vue là-dessus, mais cela ne nous empêchera pas d'être d'aussi bons amis à la fin de cette commission.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, je vous remercie, M. Bhérer et ceux qui vous accompagnent d'être venus présenter votre mémoire et j'appelle donc le prochain groupe qui est l'Association du camionnage du Québec Inc.

M. Bhérer: M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres, je vous remercie moi aussi de votre condescendance.

M. Lessard: Merci beaucoup, M. Bhérer, ainsi que ceux qui vous accompagnent.

Le Président (M. Bordeleau): Un du groupe, M. Lagacé?

Association du camionnage du Québec Inc.

M. Alary (Jacques): Non, c'est M. Alary...

M. le Président, M. le ministre, je vais vous présenter les gens qui m'accompagnent. Jean-Claude Riopel de l'Association...

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, s'il vous plaît, je pense que cela ne fonctionne pas. Cela va, oui.

M. Alary: M. le Président, M. le ministre, je voudrais vous présenter les gens qui m'accompagnent: Jean-Claude Riopel de l'Association de camionnage, Yves Lagacé de Brazeau Transport, Jean Delangis de Delangis Transport, vice-président de l'Association du camionnage et moi-même, Jacques Alary.

Notre porte-parole devant vous aujourd'hui va être Jean Delangis qui va vous brosser un peu le résumé de notre mémoire et nous vous demanderions la permission d'ajouter un addenda sur trois points que nous avons omis de toucher dans notre mémoire original.

Le Président (M. Bordeleau): Effectivement, M. Alary, j'ai reçu votre addenda et il a déjà été distribué, je pense, à tous les membres de la commission, ou il va l'être dans les minutes qui suivent. Alors, vous pouvez procéder avec la lecture du résumé de votre mémoire.

M. Delangis (Jean): M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de la commission parlementaire, l'Association du camionnage du Québec est heureuse de se présenter à nouveau devant vous pour vous soumettre ses commentaires concernant l'avant-projet de la refonte du Code de la route. Notre association, organisme sans but lucratif, représente plus de 1400 membres qui ont un chiffre d'affaires annuel au Québec de plus de \$1 milliard et fournissent au-delà de 60 000 emplois directs. Nous avons remarqué, en faisant l'étude du document proposé qu'il s'agit de la refonte de l'ancien Code de la route, que de nombreux articles demeurent les mêmes, sauf qu'on y a changé seulement la phraséologie ou les termes utilisés.

Le premier commentaire que nous désirons formuler touche le chapitre 3 du code traitant de l'immatriculation. Notre association apprécierait la possibilité d'immatriculer certains véhicules par périodes de trois mois et ce, dans le but de répondre à des demandes particulières. Nous citons, par exemple, la période des déménagements, le transport spécialisé à certaines occasions et le transport de maisons, etc. Présentement, les véhicules doivent être immatriculés annuellement d'après un minimum établi comme suit: le poids brut du véhicule, plus 456 kilogrammes, et durant les périodes achalandées nous devons payer des certificats mensuels pour répondre à la demande. Ce système qui constitue une amélioration ne répond pas

adéquatement aux besoins dans notre industrie et à la clientèle desservie et ce, dû au coût minimum obligatoire trop élevé.

Nous apprécierions également la possibilité de payer notre immatriculation sur une base mensuelle. Présentement, nous devons déboursier de grosses sommes, à des périodes fixes, ce qui affecte souvent de façon considérable nos marges de crédit, surtout quand cette obligation arrive à la période où l'activité au sein de notre industrie est plutôt calme.

A l'article 27 de l'avant-projet, nous nous demandons pourquoi un individu ne pourrait pas jouir des mêmes privilèges que ceux octroyés à une corporation et par le fait même présenter une seule demande d'immatriculation pour plusieurs véhicules routiers dont il est propriétaire.

A la section III, lorsque l'on demande que la plaque d'immatriculation soit fixée solidement à l'arrière du véhicule, sauf dans le cas de directives contraires, nous aimerions, pour le tracteur routier, voir cette plaque apposée à l'avant du véhicule et ce, afin de faciliter l'identification de ces derniers lorsqu'ils forment un ensemble de véhicules.

(16 heures)

Nous soulevons la grande difficulté pour les tracteurs routiers de se soumettre au deuxième alinéa de l'article 41, obligeant l'éclairage suffisant de toutes les plaques d'immatriculation, surtout si elles sont apposées à l'avant du véhicule, vu l'importance de l'identification du tracteur routier.

Nous désirons également attirer votre attention sur les plaques amovibles qui peuvent difficilement se fixer à un endroit spécifique. Nous désirons le moyen d'apposer ces plaques à l'endroit le plus pratique pour notre opération.

A l'alinéa b) de l'article 66, nous apprécierions que la nécessité d'une durée de cinq mois, pour le permis temporaire d'apprenti-chauffeur de véhicules lourds, soit substituée par une période de deux mois, car ce dernier, après un cours de formation reconnu, pourrait s'appliquer aux exigences des examens du ministère des Transports et entreprendre une carrière de chauffeur de véhicules lourds.

Dans le cas de changement de classification de permis, nous croyons à la période d'apprentissage inférieure à cinq mois, lorsque le titulaire conduit quotidiennement durant une période d'années.

L'article 70 oblige le détenteur d'un permis d'apprenti-conducteur à être assisté d'une personne titulaire d'un permis de la même catégorie et de la classe appropriée. Cette exigence générerait la formation d'un conducteur de véhicules lourds qui pourrait être embauché durant sa période d'apprentissage.

Il faut noter que dans le programme de formation de conducteurs de véhicules lourds, il est parfois demandé à ces apprentis d'être seuls pour effectuer certaines manoeuvres, permettant ainsi de perfectionner leurs connaissances.

A l'article 131, le directeur peut retirer les plaques d'immatriculation à une personne ne

respectant pas l'article 84 de la Loi sur l'assurance automobile. Nous croyons que cette liberté devrait lui être aussi permise dans le cas de transport illégal ou du non respect de la Loi des transports et ce, après avoir reçu la demande d'un organisme responsable de l'application de la Loi des transports au Québec. Ces plaques devraient également être confisquées, lorsque l'utilisation est contraire aux fins de celles qui avaient fait l'objet de la demande.

A la section II du chapitre VII, où l'on traite de points de démerite, il plairait à notre association, afin d'encourager les chauffeurs et les conducteurs de véhicules lourds à suivre des cours de conduite préventive et de les inciter à se recycler, qu'un système de récompense soit envisagé dans le nouveau Code de la route, par exemple, un crédit de trois points pour celui qui suit de tels cours.

A l'article 192, définissant un détecteur de radar, il nous conviendrait que ce terme soit défini plus clairement, afin de ne pas prêter à confusion avec les détenteurs autres que celui auquel veut référer le code.

Au chapitre VIII, section IX, à l'article 220, il serait préférable que le Code de la route donne plus de précisions quant à la modification aux châssis et à la carrosserie, car nous effectuons souvent des transformations considérées jusqu'à date comme normales pour un véhicule commercial.

A l'article 268, section I, chapitre IX, nous attirons votre attention sur le fait qu'il est quasi impossible pour un ensemble de véhicules d'effectuer un virage à droite, sans empiéter sur la gauche ou le centre de la chaussée sur laquelle le véhicule s'engagera de façon sécuritaire, dû à la nécessité de s'assurer qu'aucun véhicule ne puisse passer à la droite du camion effectuant un tel virage, annulant ainsi les risques d'accidents. Nous croyons au retrait de la section "et de ne pas empiéter sur la gauche ou le centre de la chaussée sur laquelle il s'engage", en y ajoutant le terme "de façon sécuritaire".

A l'article 355, où vous référez au permis d'escorte, nous désirons des explications précises quant à la teneur de ce permis. Nous aimerions également pouvoir discuter du bien-fondé dudit permis avec les autorités compétentes, et si le ministère doit émettre ce genre de permis, il devrait être automatiquement remis à tout détenteur de permis général ou spécialisé de la Commission des transports du Québec, l'escorte faisant partie des activités normales des entreprises de transport.

A l'article 359, concernant les instruments servant à la pesée des véhicules, il faudrait s'assurer de l'approbation de ces balances par le Service des poids et mesures du gouvernement fédéral, autorité, semble-t-il, compétente en la matière.

Notre association s'oppose catégoriquement au paragraphe a) de l'article 363, permettant à un autobus de circuler à une vitesse de 110 kilomètres à l'heure sur certaines routes, lorsque la prescription pour les autres véhicules s'établit à 100 kilomè-

tres-heure, et ce, considérant que des études effectuées dans différentes régions ont prouvé que la vitesse la plus sécuritaire pour un véhicule lourd est de 90 kilomètres-heure. A cette vitesse, le chauffeur du véhicule peut conduire à bon port les passagers ou le cargo qu'il transporte sans danger pour les autres usagers des grandes routes du Québec.

Si nous nous référons aux statistiques d'accidents par autobus ou autres véhicules, où bien souvent le facteur humain est la première cause de ces accidents, nous croyons que les autobus et les véhicules lourds ne devraient pas excéder la vitesse de 90 kilomètres-heure.

Permettez-nous d'ajouter trois recommandations d'une importance capitale pour les transporteurs publics qui n'apparaissent pas à notre mémoire original, que nous venons justement de présenter.

En prenant connaissance des définitions qui apparaissent à l'article 1 de la refonte du code, nous constatons qu'elles ne correspondent pas exactement à celles qui figurent dans les multiples lois et règlements régissant le transport, et nous craignons qu'elles ne portent à confusion lors de l'interprétation.

Nous suggérons à la commission de repenser chacune de ces définitions afin de s'assurer qu'elles répondent bien aux besoins et aux différents termes utilisés dans le Code de la route. Nous préconisons également que toutes les définitions concernant les lois et règlements de transport soient incorporées au nouveau Code de la route, outils de base régissant la circulation routière. Pour ne donner qu'un exemple de la non-conformité de certaines de ces définitions, nous attirons votre attention sur l'article 1, dix-septième alinéa, où l'on définit le terme "personne" comme étant une personne ou une société, en omettant d'y inclure leur corporation.

Dû à la grande mobilité des camions, nous croyons qu'un article devrait figurer au nouveau Code de la route, en vue d'empêcher toutes les municipalités d'imposer des taxes additionnelles aux routiers publics.

Concernant le bruit et la pollution, l'Association du camionnage du Québec désire que le nouveau Code de la route prévoie l'approbation de tous les règlements sur le bruit et la pollution par le gouvernement provincial, qu'aucune municipalité ne devrait appliquer ses propres règlements sans votre autorisation préalable, le tout, dans le seul but de permettre aux camions de desservir toutes les municipalités sans contraintes.

Nous espérons que ces recommandations seront retenues et nous vous remercions de nous avoir permis de les ajouter à notre mémoire.

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

M. Lessard: Merci. Comme il s'agit — cela va être assez court — de discussions que nous avons eues à plusieurs et plusieurs reprises avec l'Association du camionnage du Québec, concernant le

droit d'immatriculation, il y a toujours possibilité d'abord, avec la nouvelle réglementation que nous avons actuellement, vous pouvez toujours demander un crédit, vous pouvez toujours vous enregistrer selon la charge que vous présumez avoir au cours d'un mois, deux mois, ou trois mois et faire des modifications par la suite. Essentiellement, il s'agit de modalités concernant les procédures du BVA.

Concernant la plaque d'immatriculation avant ou arrière, on dit au paragraphe b), que le directeur général peut à l'égard de l'une ou l'autre des catégories de plaques établies, en vertu de l'article 46, déterminer un mode de fixation particulier. Donc, c'est possible quand c'est justifié de le faire, de même qu'à 403. A 403b, il est dit que le directeur du BVA doit déterminer les droits d'immatriculation exigibles en fonction de la catégorie ou sous-catégorie et décréter que ces droits peuvent être payables autrement qu'annuellement.

Cependant, je ne suis pas nécessairement favorable à ce que le citoyen puisse payer annuellement, alors que les corporations devraient nécessairement payer mensuellement. De toute façon, je tiens compte de votre remarque.

Si je comprends bien — cela m'apparaît un point fondamental et important — l'Association du camionnage du Québec serait d'accord pour qu'on puisse réduire, à 90 kilomètres l'heure, la vitesse sur les routes du Québec pour les camions lourds.

M. Delangis: Oui, M. le ministre.

M. Lessard: Je présume que vous avez consulté tous vos membres?

M. Delangis: Je dois vous dire qu'étant donné la crise d'énergie, il n'y a pas grand choix qui se présente à nous. Plusieurs entreprises ont d'ailleurs commencé, indépendamment de toute législation, à réduire leur vitesse à peu près partout au monde et en particulier au Québec.

M. Lessard: Je ne le constate pas sur les routes.

M. Delangis: De toute façon, nous voyons de plus en plus de publicité à cet effet. Les rapports et les informations arrivent et confirment que cette réduction de vitesse réduit de façon considérable l'énergie, les accidents et les coûts d'exploitation en général et même la cargaison. Alors, l'association n'a pas d'autre choix que d'être en faveur de cette disposition.

M. Lessard: Seriez-vous en faveur d'étendre cette disposition à l'ensemble des véhicules automobiles?

M. Delangis: Oui, M. le ministre.

M. Lessard: A l'ensemble des véhicules automobiles.

M. Delangis: Oui.

M. Lessard: A la page 5 — je pense que vous ne l'avez pas lue — vous avez une recommandation qui se lit comme suit: "Conscients de notre situation géographique nord-américaine, nous suggérons à la commission des textes obligatoirement bilingues sur les panneaux routiers où il y a des inscriptions — exemple: attachez votre ceinture — en vue de permettre à nos touristes de les comprendre." Dernièrement justement, un journaliste était au Maroc et il a constaté — il se rendait au Maroc — que le signe arrêt était en marocain et il a arrêté aussi. Quand vous allez en Ontario, par exemple — de toute façon, on installe, lorsqu'il s'agit d'utiliser des lettres et des mots, aux frontières, des panneaux de signalisation qui sont bilingues pour habituer le touriste — est-ce que vous avez des affiches bilingues lorsque le camionneur voyage en Ontario?

M. Alary: Là-dessus, M. le ministre, ce qu'on vise, c'est bien plus une question de sécurité. Je vais vous donner deux ou trois exemples. A l'entrée du tunnel Hippolyte-Lafontaine, c'est marqué "Tunnel Hippolyte-Lafontaine, matières dangereuses interdites". Le camionneur qui vient de l'Ontario qui utilise le Québec comme corridor pour aller dans les Maritimes, s'il passe avec un chargement de dynamite dans le tunnel...

M. Lessard: Quand vous arrivez en Ontario et que vous avez la même situation.

M. Alary: On a peut-être un avantage sur la population ontarienne. On est peut-être bilingue. C'est peut-être un avantage pour nous autres.

M. Lessard: Vous donnez l'exemple de la ceinture, attachez votre ceinture, c'est un pictogramme qui démontre que la ceinture...

M. Alary: Oui, d'accord. A ce moment-là, il n'y a aucun problème. Voici un autre exemple. Dans une courbe, sur l'autoroute des Laurentides, on voit une affiche qui se lit comme suit: "Chauffeurs, testez vos freins". En bas, il y a un poste de péage. On a quand même vécu des expériences. On laisse une barrière à droite, on met un pylône de plastique et, régulièrement, les camions, parce que la pente est trop raide, passent tout droit et se servent de cet endroit pour pouvoir passer.

Voici un autre exemple. Encore sur l'autoroute des Laurentides, il est dit: dans les prochains kilomètres, aucun épandage de sel à cause de raisons de protection de l'eau. L'Américain qui s'en vient avec un Winnebago, qui s'engage sur cette route et qui, tout à coup, voit tout le monde réduire la vitesse, se demande pourquoi. Il doit s'aventurer sur cette descente où il y a de la glace ou du sable. Je pense qu'on doit protéger la vie des gens. On peut remplacer toutes ces littératures par des signaux qui vont dire la même chose.

M. Lessard: En Allemagne, pays qui est entouré de plusieurs pays, vous allez avoir des "quadrilingues" et des "quintuplingues".

M. Alary: Si on utilise un signe universel ou un signe dont tout le monde peut comprendre la signification, on résout le...

M. Lessard: C'est plutôt dans ce sens-là qu'on doit envisager quelque chose.

M. Alary: C'est bien plus la sécurité routière qu'on vise par cette demande.

M. Lessard: Lorsque vous avez la même situation en Ontario, vous prévoyez quand même.

M. Alary: On vit au Québec, on ne vit pas en Ontario.

M. Lessard: D'accord, mais un instant, M. Alary.

M. Alary: Non, mais je veux dire que quand bien même, en Ontario, ils utilisent des signes...

M. Lessard: M. Alary, un instant. Vos camionneurs voyagent aussi en Ontario. Il y a des membres de l'Association du camionnage du Québec qui font du transport en Ontario.

M. Alary: Je suis parfaitement d'accord et on s'adapte aux règlements.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup. Quant à M. Goyette, j'aurais bien aimé le voir aussi à cette commission parlementaire...

M. Alary: Je peux peut-être...

M. Lessard: ... étant donné que je ne l'ai pas vu lors de la discussion de la Commission des transports.

M. Alary: Je peux peut-être l'excuser. Il a subi une intervention chirurgicale et il ne pouvait pas être des nôtres cet après-midi.

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

M. Gratton: M. le Président, nous apprécions d'autant plus les recommandations et les observations de l'Association du camionnage du Québec Inc., à savoir que tous reconnaissent que vous représentez — ce qu'on peut appeler — l'élite parmi les chauffeurs de camions lourds. Les recommandations et les suggestions que vous faites...

Une Voix: ...

M. Gratton: Pardon?

Une Voix: ...

M. Gratton: Les employés de ces employeurs qui sont membres de l'association, oui. On sait que les chauffeurs de transport, communément

appelés, sont parmi ceux qui peuvent peut-être nous servir des leçons au point de vue sécurité routière. C'est dans cette optique que nous retiendrons les recommandations que vous faites au moment de l'étude d'un éventuel projet de loi.
(16 h 15)

Je n'ai pas de question pour l'association sauf — on s'en doute bien — que je leur dirai que spécifiquement, quant à la recommandation que les textes bilingues obligatoires sur les panneaux routiers soient disponibles, on peut difficilement ne pas y souscrire. Je ne serai pas malin au point de demander à l'association ce que pourrait être son opinion sur le fameux débat qui retient maintenant l'attention du cabinet depuis au moins six mois, à savoir: Devons-nous utiliser "stop" ou "arrêt" ici au Québec? Cela n'a rien à voir avec l'association du camionnage, j'en conviens. Mais je trouve que l'occasion serait excellente pour le ministre de nous dire où en est rendue cette épineuse question et à quel moment nous aurons le bonheur et le plaisir de savoir comment on s'en sortira au gouvernement.

Cela dit, M. le Président, j'aimerais remercier nos invités et les assurer que les représentations qu'ils nous font seront retenues au moment opposé.

M. Lessard: On va prendre le signe arabe.

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

M. Mailloux: M. le Président, j'ai déjà dans le passé assisté à quelques réunions annuelles où l'association du camionnage donnait des certificats aux chauffeurs les plus méritants que vous employez. À l'instar de mon collègue, je sais que le professionnalisme de vos employés peut être cité en exemple, je pense, comme conduite automobile. Par contre, je constate sur la facette de la sécurité routière — parce que votre mémoire, je pense que l'Opposition veut l'étudier attentivement avant que revienne le projet de loi en Chambre — qu'il y a une chose qui m'inquiète dans la conduite de certains de vos employés. C'est le phénomène suivant. Probablement qu'il y a l'attitude où on veut évidemment se suivre de très près, mais le Code de la route défend à des véhicules qui contiennent une remorque de se suivre de très près et principalement sur les voies qui ne sont pas divisées, les routes secondaires de la province. Je pourrais parler de la mienne en particulier, le boulevard Talbot et d'autres. Souvent, on déplore le fait que ces véhicules se suivent de très près. Cela devient extrêmement pénible pour les automobilistes — qui sont quand même la majorité sur les routes — de dépasser. Le vœu que je pourrais exprimer, c'est qu'à l'occasion de vos rencontres, lors de congrès, que vous les invitiez peut-être au respect intégral de la distance à laisser entre deux véhicules donnés sur une route. Quand ils nous font un signal de passer, on peut s'y fier, je m'y suis toujours fié, mais je pense que si le gars fait une erreur et qu'il paie pour

cela, il va se tasser davantage pour nous laisser passer. Mais la tendance qu'on a souvent — probablement que ce sont des collègues ou des gens qui demeurent ou qui veulent arriver au même point au même moment — c'est de se rapprocher. C'est une constatation que j'ai faite depuis deux ans. Je pense que vous pourriez la faire. Ce serait quand même significatif pour la plus grande protection des automobilistes qui ont à circuler également.

M. Alary: Notre association est parfaitement d'accord avec vous parce que toutes les fois qu'on en a l'occasion, on le répète aux chauffeurs. Dans la plupart de nos compagnies on a, ni plus ni moins, des sentences qui peuvent aller jusqu'à une suspension si le chauffeur suit de trop près, ne respecte pas le Code de la route ou met en péril la vie des gens.

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

M. Chevette: À la page 5 de votre mémoire, vous dites ceci: "Considérant que des études effectuées dans différentes régions ont prouvé que la vitesse la plus sécuritaire pour un véhicule lourd est de 90 kilomètres-heure..." Je voudrais savoir d'abord à quelle sorte d'études vous faites allusion, à quelle région...

M. Alary: M. Chevette, les études auxquelles nous faisons allusion dans notre mémoire sont des études préparées entre autres, par l'Association du camionnage américain et par certaines associations provinciales canadiennes. C'est l'expérience aussi... On regarde parmi nos compagnies membres et on s'aperçoit qu'il y a un roulis à 90 kilomètres-heure. C'est la vitesse idéale pour un véhicule lourd et c'est là la vitesse la plus sécuritaire également, même pour la personne qui conduit ce véhicule.

M. Chevette: Pourriez-vous nous fournir les titres ou les références de ces études?

M. Alary: Je n'ai peut-être pas les titres et les références, mais il y a certainement moyen de trouver des statistiques sur...

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, M. le député de Joliette-Montcalm?

M. Chevette: Oui.

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

M. Mailloux: J'ai une question supplémentaire que votre expérience pourrait nous donner. On parle beaucoup de la consommation d'énergie, de la conservation de l'énergie et de la prise de moyens pour en arriver là. J'avais toujours entendu dire que sur les véhicules légers, autant aux États-Unis qu'ailleurs où il y a eu des limites de

vitesse imposées à 55 milles à l'heure, c'était à peu près la vitesse idéale pour en arriver à une meilleure consommation possible, le meilleur rendement, mais la meilleure consommation. Je pense qu'on a un peu tous apprécié ceux qui ont conduit de cette façon, principalement sur le réseau américain, non pas sur un véhicule de promenade. On a parlé ici des autobus à qui on donnerait une permission supplémentaire. Est-ce que votre expérience sur un véhicule lourd ou sur un autobus vous permettrait de dire qu'au moment où on ira au-delà de 50 milles à l'heure — transformez-les en kilomètres — c'est à 55 kilomètres qu'un véhicule lourd consomme également moins d'énergie ou donne le meilleur rendement? Est-ce à 55 milles à l'heure qu'un véhicule lourd...

M. Alary: C'est environ 55 ou 56 milles à l'heure. On calcule le temps pris pour se rendre à un endroit versus la consommation idéale ou le coût du pétrole utilisé. Il est certain que si on roule à 50 milles à l'heure, on va consommer moins, mais si on amène tous les autres facteurs économiques, on s'aperçoit que la vitesse rentable où tout le monde est gagnant, autant la compagnie de transport que les utilisateurs, c'est 55 milles à l'heure.

M. Delangis: J'ai fait moi-même dans mon entreprise des études à cet effet. Les résultats qu'on a sur, par exemple, une centaine de milles parcourus, c'est une économie de carburant de 20% entre circuler aux environs de 55 milles à l'heure par rapport à 62 ou 63 milles à l'heure.

M. Mailloux: 20%?

M. Delangis: Oui. En fait, nos véhicules circulaient anciennement... ils faisaient cinq milles au gallon et, depuis la réduction de la vitesse, on a augmenté cette consommation à six milles au gallon.

M. Mailloux: Pourrait-on faire une comparaison entre le genre de véhicule dont vous vous servez, le "van" et l'autobus interurbain?

M. Delangis: Je n'ai pas d'expérience sur les autobus comme tels. On a réussi à pouvoir les faire fonctionner économiquement, semble-t-il, à 70 milles à l'heure. Il semble que c'est plus facile de trouver un moyen de les faire éventuellement circuler à 55 milles à l'heure, aussi économiquement sinon plus qu'à 70 milles à l'heure.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va?

M. Mailloux: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, M. le député de Joliette-Montcalm?

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie les gens de l'Association du camionnage du Québec.

M. Lessard: Merci et prompt rétablissement à M. Goyette.

Le Président (M. Bordeleau): Avant d'appeler le prochain organisme, je voudrais souligner aux membres de la commission qu'il nous reste six mémoires actuellement à entendre et que, normalement, selon le règlement, les travaux doivent s'arrêter à 18 heures. Je voudrais savoir si c'est le désir des membres de la commission de donner leur consentement pour qu'on puisse continuer après 18 heures.

M. Lessard: Oui, il y a un accord. Je pense qu'il y a eu discussion avec, les membres de l'Opposition pour que nous puissions siéger ce soir, mais cela peut aller assez vite, quitte à ne pas siéger jeudi soir.

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

M. Chevette: Si on me permet une suggestion...

Le Président (M. Bordeleau): Allez-y.

M. Chevette: Je n'ai rien contre le fait de siéger ce soir, mais je préfère de beaucoup qu'on file à 18 heures. Si on termine à 20 heures, on va couper la soirée.

M. Lessard: Non, non. Je suis d'accord. On verra s'il nous reste...

Le Président (M. Bordeleau): Non, mais c'est une suggestion. M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, nous sommes à l'entière disposition du gouvernement comme toujours.

M. Mailloux: ... Vers 7 h 30, vous n'auriez pas un autre objectif en tête.

M. Chevette: ... député de Charlevoix.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? On pourra vérifier, de toute façon, à 18 heures s'il y a consentement pour continuer et terminer peut-être.

Le prochain organisme que j'appelle est donc la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal Inc., mémoire no 21.

Si vous voulez bien nous présenter les gens qui vous accompagnent.

Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal

M. Ferland (Pothier): M. le Président, qu'il me soit permis, au départ, de vous présenter le président de la ligue, M. Salvatore, à ma gauche et, dans le même ordre, M. Sainte-Marie, directeur général, M. Pires, secrétaire trésorier, M. Ferrera, membre du conseil d'administration et M. Bélan-

ger, membre du conseil d'administration. A ma droite, M. Bonhomme, vice-président, M. Bray, membre du conseil, et M. Bessette, membre du conseil.

Vous avez en main le mémoire écrit et il n'est pas question, bien sûr, d'en faire la lecture. Pour ma part, je voudrais ajouter à peine quelques considérations, mais de principe ou d'ordre très général, à nos remarques préliminaires. Le directeur général, par la suite, ira dans quelques détails de notre mémoire.

Je voudrais profiter de cette circonstance pour constater que, dans le cas actuel du Code de la route, comme dans beaucoup d'autres cas de lois qui ont été adoptées depuis plusieurs années, le droit des gens, les droits de l'homme — appelons-les comme on veut — sont l'objet d'une triple action: action exécutive-administrative, action législative et action judiciaire.

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, monsieur. Pour les fins du journal des Débats, pourriez-vous vous identifier? On m'a dit qu'on n'avait pas votre nom.

M. Ferland: Excusez-moi. Mon nom est Pothier Ferland, je suis conseiller juridique de la ligue.

Donc, le citoyen est soumis à une triple action et tel que c'est prévu dans la loi. Il n'est pas question de critiquer quelque but recherché par le projet en cours; au contraire, au sujet des objets visés, la ligue est tout à fait d'accord comme c'est écrit au mémoire. Ce que le législateur veut atteindre, il le fait en prévoyant des moyens qui seront exercés en grande partie au niveau de l'administration. Or, ces moyens que peut prendre un administrateur touchent les droits les plus sacrés des citoyens comme celui de gagner leur vie. Dans tous ces cas, aucun contrôle réel des décisions ne peut être exercé. Il arrive que l'avis des gens est affecté beaucoup plus par ces décisions administratives que par jugement de cour.

Quoi qu'on dise à ce dernier niveau, il est établi qu'avant de perdre ses droits, un citoyen a le loisir de les défendre. C'est une des bases de notre type de démocratie depuis des siècles et personne n'a encore trouvé mieux. Un juge peut être parfois moins intelligent qu'un fonctionnaire, mais j'ai le loisir de lui faire valoir mon point de vue, ce que je ne peux faire ailleurs. Personne ne va nier qu'en principe c'est préférable pour éviter l'arbitraire et le discrétionnaire. J'admets fort bien que des raisons dites d'efficacité, dans un court terme, veulent l'état de choses que je déplore, mais rien ne prouve qu'il n'existe pas de moyens pour préserver à la fois l'efficacité et les droits de l'homme. Je pense à des règles administratives uniformisées, je pense à des tribunaux administratifs soumis à des règles strictes et je pense à des appels uniformisés de ces décisions administratives. C'est possible et cela se fait ailleurs.

(16 h 30)

Je pense surtout, en même temps, à l'abolition de cette habitude prise il y a déjà longtemps. Cela

ne commence pas — cela fait plusieurs années — sous tous les régimes politiques l'habitude a été prise, à chaque nouvelle loi de cette nature, de faire disparaître les brefs de prérogatives chaque fois que des pouvoirs sont confiés à des administrateurs. Il m'apparaît évident qu'on recherche là la protection des administrateurs et non celle du public.

Ce que je vous dis là s'applique à tous les domaines de l'administration et à tous les domaines de la législation qui prévoient ces interventions. Je vous demande simplement de garder à l'esprit — quand vous légiférez en cette matière — ce principe de la préservation de la liberté des droits de l'homme.

Je vais maintenant demander au directeur général de vous commenter, plus en détail, les recommandations ou les réactions de la ligue à l'endroit de cet avant-projet.

M. Sainte-Marie (Jean-Paul): M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, M. le directeur général, nous, de la ligue A-11, sommes particulièrement heureux, cet après-midi, de nous présenter devant vous et de pouvoir discuter de cet avant-projet du Code de la route soumis à l'Assemblée nationale par M. le ministre des Transports.

Nous considérons ce texte d'une qualité assez rare dans notre législation. Nous avons été fortement intéressés et impressionnés par la qualité de la présentation et de la législation qui s'y tîroule. Le mémoire que nous vous offrons est l'objet des recherches et des études qui ont été faites par les membres du conseil d'administration, soit individuellement soit conjointement, et représente ce qu'ils croient être des questions intéressantes, pouvant apporter des amendements au texte. Cependant, pour démontrer l'intérêt qu'il trouve dans ce texte et dans la qualité de ce texte, le conseil d'administration aimerait, au préalable, vous faire part d'une proposition qui ne se trouve pas au mémoire et qui serait celle-ci, en deux volets. D'abord, lorsque le directeur général émet un permis de conducteur ou le renouvellement d'un permis de conducteur, qu'il remette en même temps une copie du Code de la route au titulaire du permis et qu'un texte soit ajouté à ce code pour rendre obligatoire la présence dans la voiture ou dans le véhicule routier d'un texte du Code de la route en permanence.

Je pense, M. le ministre, que vous avez montré la voie dans ce sens lorsque, il y a quelques mois, vous avez amendé le règlement no 6 du taxi et imposé l'obligation, pour les gens du domaine du taxi qui desservent les aéroports, d'avoir dans leur voiture un indicateur des rues de l'île de Montréal. Je pense que cette idée, qui est superbe, devrait être poursuivie et incluse dans le Code de la route, de façon que toute voiture en circulation sur les routes du Québec ait un Code de la route. En fin de compte, vous savez que la loi ne peut être respectée que si elle est connue. Je ne crois pas qu'il existe beaucoup de détenteurs de permis de conduire dans le Québec qui ont en leur possession une copie du Code de la route actuel.

Il serait peut-être possible, pour parvenir à cette fin, d'augmenter le droit que doit payer un contribuable pour obtenir un permis d'un montant forfaitaire qui représenterait le coût de l'impression et la distribution de ce texte. Je pense que cela vaudrait la peine de le faire, de façon que tous les conducteurs de voiture au Québec possèdent un exemplaire du Code de la route et que toute voiture en contienne un.

Ceci dit, nous avons il y a deux semaines, lorsque nous sommes venus ici pour étudier le rapport CEGIR sur la Commission des transports, soulevé cette question — que vient de mentionner Me Ferland — sur l'importance de plus en plus grande prise par l'administration, par règlement.

Cette fois-ci, dans le Code de la route, nous constatons qu'il y a une quantité considérable d'articles qui sont indiqués par la législation, mais qui devront être définis par le gouvernement. En passant, je n'ai pas à ma disposition, à nos bureaux, à nos archives, la documentation nécessaire pour affirmer, sans erreur, ce que je vais dire. Mais je ne crois pas qu'il existe encore de loi qui ait ordonné d'abandonner l'appellation "lieutenant-gouverneur en conseil" pour la remplacer par l'appellation "gouvernement". Remarquez que je suis en faveur de l'idée d'appeler "gouvernement" plutôt que "lieutenant-gouverneur en conseil". C'est encore là une tradition qui mériterait d'être perdue. Actuellement, je pense que cela n'existe pas.

Le problème, c'est qu'une quantité considérable de la législation prévue dans le code doit être définie et appliquée par règlement qui peut aller — comme on dit d'ailleurs dans le texte lui-même — à l'encontre de la loi, c'est-à-dire que le gouvernement peut définir des obligations pour les contribuables qui sont contraires à ce que la loi prévoit. C'est peut-être aller un peu loin dans le sens de l'application de la loi. En fait, les contribuables, les citoyens en général, s'attendent d'être obligés de respecter la loi. Si le gouvernement se donne lui-même le droit de promulguer les textes qui sont contraires à la loi, il me semble qu'il serait préférable — je vous le suggère respectueusement — que ce soit le législateur lui-même, que ce soit l'Assemblée nationale elle-même qui fasse ces changements et non le gouvernement par règlement.

On sait que l'article 409b et l'article 402d du Code de la route prévoient que le gouvernement peut, par règlement, promulguer les textes qui vont à l'encontre du Code de la route lui-même.

Mais il y a aussi une question de services. Il y a aussi une question de travail, de rapidité de travail. Par exemple, dans ce qui nous intéresse, nous dans le secteur du taxi, nous pensons aux postes de stationnement dans les rues de la ville de Montréal. L'article 415f du code prévoit que la ville de Montréal peut — toute autre municipalité d'ailleurs peut — par règlement, localiser les postes d'attente pour les taxis et les autobus. Si on prend le texte à la lettre, cela veut dire, que, pour établir un poste à un coin de rue à Montréal, cela prend un règlement municipal; ce qui impli-

que une décision du conseil municipal; ce qui, suivant la Charte de la cité de Montréal, implique une motion préalable et tout le reste. Actuellement, suivant la Loi des cités et villes, je crois, tout règlement promulgué par la ville de Montréal, qui s'applique à une matière relevant du Code de la route ou de la Loi des transports, doit être approuvé par M. le ministre des Transports; un règlement. En ce qui concerne la localisation des postes de taxi actuellement à Montréal, on procède par décision du comité exécutif qui, lui, détient ses pouvoirs d'un règlement promulgué en vertu de la charte. Il y aurait peut-être lieu, à ce moment-là, d'amender l'article 415f pour qu'une autorité locale puisse, par règlement, autoriser son conseil ou son comité exécutif — suivant le cas, suivant la municipalité — à localiser les postes de taxi et non pas procéder par règlement.

Actuellement, à Montréal, notre expérience est assez désagréable. Oui.

M. Lessard:... si on mettait "par règlement ou résolution".

M. Sainte-Marie: Pardon?

M. Lessard: Si on mettait à l'article 415 "par règlement ou résolution".

M. Sainte-Marie: A l'article 415. Actuellement c'est par règlement. Ce n'est pas par résolution. Dans l'avant-projet, c'est par règlement.

Une Voix: Le ministre demande: Si on ajoutait "ou par résolution".

M. Sainte-Marie: "Ou par résolution", oui.

Une Voix: Oui, cela fait.

M. Sainte-Marie: Actuellement, cela prend — d'après notre expérience avec la ville de Montréal quand nous présentons une demande de poste de taxi — environ trois semaines pour recevoir une réponse négative et cela peut prendre un an pour recevoir une réponse positive. Si, en plus de cela, avant de pouvoir occuper le poste, nous devons ensuite envoyer la demande à Québec pour passer par l'intermédiaire du ministère pour obtenir la balle du ministre, à ce moment-là, nous pouvons attendre longtemps avant d'utiliser notre poste.

Il y a une notion qui est introduite dans le projet de loi qui est celle de la propriété par le directeur général de certains objets. L'article 45 dit que le directeur général demeure propriétaire de la plaque d'immatriculation et que le directeur général demeure propriétaire des permis d'école de conduite. Le texte du code utilise le verbe "demeure", ce qui veut dire qu'il l'est déjà.

Je veux bien croire que c'est le gouvernement qui finance la fabrication des plaques d'immatriculation. Je ne crois pas que le directeur général comme tel en soit propriétaire lorsqu'elles sont fabriquées, mais ces plaques, en fait, n'ont une

vie, une existence que lorsqu'elles sont attribuées à un contribuable pour être appliquées sur un véhicule. A ce moment-là, on dit que le directeur en demeure le propriétaire. On essaie de voir pour quelles fins ce verbe est utilisé. On arrive évidemment à la conclusion que c'est pour retirer la plaque. Le directeur, suivant le code actuel et suivant le projet, n'est pas propriétaire du permis de conduire, mais il peut le retirer en émettant l'ordre, et le refus de remettre le permis de conduire devient une infraction au Code de la route.

On pourrait faire la même chose — et je vous le suggère respectueusement — pour la plaque d'immatriculation. On enlèverait à ce moment du projet de loi cette notion que c'est un fonctionnaire aussi compétent qu'il soit — et la qualité du fonctionnaire n'est pas en jeu — qui est propriétaire d'un objet pour lequel le contribuable paie un bon prix pour l'obtenir.

Lorsqu'on parle de permis, par exemple, c'est un peu plus sérieux. L'individu qui remplit les obligations nécessaires pour obtenir un permis d'école de conduite se voit limité dans son droit par le fait que le permis est la propriété du directeur général. On se demande à ce moment-là pourquoi le directeur général demeurerait propriétaire des permis d'école de conduite et non pas propriétaire des permis de conducteur, non pas propriétaire des permis de garagiste, de réparateur et le reste. Ensuite, lorsqu'on prend l'article 101 du code, on entrevoit peut-être un peu de lumière — et cela dit sans arrière-pensée, on prend le texte tel qu'il est — "Les droits que confère un permis de garagiste..." Cela veut dire, rédigé comme cela, que le garagiste n'a pas de droit en lui-même. C'est le permis qui lui confère le droit.

En fait, M. le ministre, le permis constate le droit. Il constate que le contribuable a rempli les conditions nécessaires pour exercer son droit, mais le permis ne confère pas le droit, pas plus que le permis de conduire ne confère à un contribuable, à un citoyen le droit de conduire. Le citoyen a le droit de conduire. Dans la société d'aujourd'hui, le citoyen a le droit de conduire comme il a le droit de marcher sur le trottoir, comme il a droit de lire et, s'il remplit les conditions prévues par la loi, il peut obtenir le permis de le faire, mais il a le droit de le faire. Il y a une différence entre le permis et le droit. Il y a le droit inné du citoyen de le faire et il y a le permis qui constate le droit qu'il peut le faire.

Là, on arrive à l'autre notion qui est apportée dans le code, la notion de privilège qui est une nouvelle notion qui n'existe pas dans le code actuel, le privilège d'obtenir un permis. Par le code, le directeur général obtient le droit de suspendre le privilège d'obtenir un permis d'école de conduite, d'obtenir une immatriculation d'un véhicule routier, ou un permis de conducteur ou d'apprenti conducteur. A ce moment-là, qu'est-ce que c'est que le privilège d'obtenir un permis? Que représente cette notion qui n'existait pas antérieurement dans le code? Si je veux obtenir

un permis, je m'adresse au fonctionnaire en cause et je demande la documentation nécessaire. Je fais la preuve que je remplis les conditions prévues au règlement et j'obtiens le permis qui constate le droit que je veux exécuter. On dit: Il y a une autre notion. C'est celle du privilège d'obtenir ce permis. Ce qui est curieux, c'est que dans le texte et dans la Loi des transports on prévoit un appel de la décision du directeur général de refuser le permis, mais il n'y a pas d'appel de la décision du directeur général de suspendre le privilège. La Loi des transports est précise là-dessus. Elle n'inclut pas l'appel de la décision de suspendre le privilège parce que cette notion n'existe pas dans la Loi des transports.
(16 h 45)

Une Voix: Dans la Loi des transports, pas dans le Code de la route.

M. Sainte-Marie: La Loi des transports permet l'appel, devant le tribunal des transports, d'une décision du directeur général qui refuse l'émission d'un permis, qui annule un permis ou qui suspend un permis. Mais le texte de la Loi des transports ne permet pas l'appel de la décision qui suspendrait le privilège d'obtenir un permis. Il y a une différence entre les deux.

M. Lessard: M. Sainte-Marie, à l'article 56, il y a appel à ce tribunal de toute décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles; de toute décision.

M. Sainte-Marie: L'article 134, M. le ministre. Excusez-moi, une seconde.

M. Lessard: Je parle de la loi.

M. Sainte-Marie: Oui, je viens de l'entendre.

M. Lessard: Je ne voudrais pas commencer, mais c'est parce qu'on s'en va.

M. Sainte-Marie: Non, mais...

M. Lessard: Je suis bien heureux d'avoir des cours juridiques; je ne suis pas avocat. Je parle de la loi générale qui constitue le ministère des Transports comme tel et par laquelle sont constitués le Bureau des véhicules automobiles, les responsabilités du tribunal des transports et les responsabilités du directeur. A l'article 135 du Code de la route, il y a des décisions. Le directeur du Bureau des véhicules automobiles doit donner des explications lorsqu'il suspend un permis, mais ceci n'annule jamais la Loi générale du ministère des Transports, à savoir l'article 56.

M. Sainte-Marie: Sauf qu'il y a une partie de la jurisprudence en semblable matière qui vous dit toujours: Ah! Cela n'existait pas au moment où telle loi a été adoptée, comme en matière de juridiction; n'est-ce pas? Il va se trouver des gens qui vont dire: Au moment où le Code de la route, tel qu'on le voit maintenant, a été voté, il n'y avait pas

cette histoire-là; tant pis. L'article 56 auquel vous référez, au moment où il a été adopté, ne pouvait pas prévoir ce nouveau privilège qui est donné au directeur du Bureau des véhicules automobiles. C'est pour essayer d'éviter des difficultés. On en voit tous les jours. C'est cela le problème.

Une Voix: Je n'embarque pas là-dedans.

M. Lessard: Toute décision. En tout cas, on n'embarque pas là-dedans.

Une Voix: D'accord, M. le ministre.

M. Lessard: Comme deux groupes ont parlé de ce sujet, on pourra voir s'il n'y a pas moyen de corriger cette situation.

M. Ferland: On ne va pas passer la nuit sur ce sujet.

Une Voix: Non, bien sûr.

M. Ferland: Je tiens à vous le dire.

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

M. Sainte-Marie: Nous allons maintenant, si vous le voulez bien, étudier quelques articles du Code de la route à la suite numérique. Commençons par l'article 1, paragraphe 3, la définition de l'autobus. Nous remarquons d'abord que l'autobus est maintenant un véhicule automobile pour onze personnes ou plus, alors que, sous le code actuel, le véhicule routier devient un autobus à partir du moment où il peut transporter neuf passagers. Le mot "principalement" n'est peut-être pas suffisamment fort. Nous proposons que ce soit "exclusivement" des passagers avec leurs bagages plutôt que "principalement" des passagers.

Au paragraphe 9 de l'article 1, dans la définition du chemin public, à l'avant-dernière ligne, les mots "seulement à l'égard des véhicules utilisés pour les fins de cette construction ou réfection" s'appliquent évidemment aux véhicules qui circulent sur les chemins en construction ou en réfection. Il faudrait peut-être dire, à ce moment-là "et dans ce cas peut s'appliquer aux membres du paragraphe qui précède".

On utilise le mot "superficie" pour décrire l'espace couvert par le chemin public. Normalement, le mot "superficie" donne une indication de nombre. On dit qu'un terrain a une superficie de 4000 pieds carrés. Il serait préférable d'utiliser le mot "surface" ou "espace".

Au paragraphe 14 de l'article 1, nous suggérons d'enlever le mot "cyclomoteur", mais nous le justifierons au paragraphe 36 de l'article 1.

Le paragraphe 15 qui définit la motocyclette, tel que mentionné, dit: "un véhicule routier muni d'un moteur d'une cylindrée de plus de cent vingt-cinq centimètres cubes". A ce moment-là, cette définition inclurait l'automobile qui aurait un moteur de plus de 125 centimètres cubes. Nous sug-

gérons qu'il soit marqué "un véhicule routier de deux roues."

Au paragraphe 17 de l'article 1, la personne... il me semble qu'on pourrait répéter la définition actuelle au présent code ou utiliser la vieille expression "toute personne physique ou morale". Parce qu'ici, tel que c'est rédigé, cela n'inclut pas les corporations. Ici, c'est écrit "personne ou société". A ce moment-là, la corporation ne serait pas utilisée dans le mot "personne".

Maintenant, au paragraphe 26...

M. Mailloux: "Personne" c'est "physique ou morale"?

M. Ferland: Pas quand c'est employé "ou avec association", parce que là, on y fait une comparaison.

M. Sainte-Marie: Maintenant, si vous prenez le paragraphe 26 de l'article 1 "Pour le véhicule automobile", cette fois-ci, le véhicule automobile, tel que défini et rédigé ici, peut inclure la motocyclette parce que le véhicule automobile est un véhicule routier mû par une force autre que musculaire et conçu, agencé et adapté pour le transport d'une personne. Alors, prenez une motocyclette et vous avez là la description de ce que pourrait être une motocyclette. Nous suggérons donc, à ce moment-là, "un véhicule routier à quatre roues".

Le véhicule de commerce privé à l'article 27, est décrit comme étant un véhicule servant principalement à un transport de biens qui ne nécessite aucun permis. La Loi des transports prévoit que tout véhicule qui transporte des biens pour compensation doit être muni d'un permis. A ce moment, on se dit: un véhicule de commerce, évidemment, prévoit une compensation, un avantage pécuniaire. On se demande, à ce moment, qu'est-ce qu'on veut dire par véhicule de commerce privé?

Pour l'article 39 qui définit le taxi et qui nous intéresse plus particulièrement, nous suggérons qu'il devrait être semblable à la définition prévue au règlement no 6 ou à la Loi des transports pour le véhicule taxi, parce qu'ici, la définition telle que mentionnée, pourrait inclure le véhicule transportant des voyageurs en commun pour considération, sans compteur, au termes du règlement no 16, promulgué en vertu de la Loi des transports qui est le règlement du transport en commun. Il faudrait donc, à ce moment, mentionner qu'un véhicule taxi est un véhicule automobile de type berline, limousine ou familial pour lequel un permis d'un propriétaire de taxi a été délivré, parce que le véhicule routier ne devient un taxi qu'une fois que le permis est émis, mais pas avant.

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

M. Sainte-Marie: A l'article 36?

Le Président (M. Bordeleau): Un instant s'il vous plaît. M. le ministre.

M. Lessard: ... à l'article... "véhicule automobile — c'est correct — "qui a deux roues". Mais ceux qui ont six roues...

M. Sainte-Marie: Deux roues ou plus.

M. Lessard: Quatre roues et plus.

Le Président (M. Bordeleau): Un instant s'il vous plaît. Est-ce que vous avez l'intention... j'aimerais m'informer pour voir jusqu'où on peut aller. De la façon que je vois aller cela, on pourrait mettre plusieurs heures, mais je ne voudrais pas d'autre part brimer le droit des autres personnes qui attendent pour se présenter devant la commission. Alors, ce que je voudrais vous demander, c'est de résumer le plus succinctement possible votre mémoire et après cela, on pourra procéder à une période de questions de la part des membres de la commission. Autrement, votre mémoire est passablement volumineux et je crains qu'on va devoir coucher ici ce soir. M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, si vous le permettez, on va considérer très sérieusement votre mémoire sur des choses comme celles-là. Normalement, on n'est pas en commission parlementaire pour étudier un avant-projet article par article. On va venir en commission, en deuxième lecture, pour étudier le projet de loi article par article. Là, si on se dirige là-dedans, normalement on demande — pour ne pas brimer les droits des autres personnes qui sont ici pour discuter du Code de la route dans ses principes généraux, tout en présentant des mémoires pour corriger, à un moment donné, certains termes, je pense que c'est peut-être nécessaire — un exposé de 20 minutes et après cela, il y a discussion, mais on est parti pour passablement de temps. Mais je ne voudrais quand même pas qu'on commence, parce que vos interprétations peuvent être contestées — vous savez ce que c'est, deux avocats ensemble — par nos avocats. Si on commence à faire du juridisme exclusivement... Cependant, soyez convaincu qu'on va tenir compte — on les a lues, d'ailleurs — des recommandations qui sont faites pour corriger le texte.

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

M. Lessard: Je vous avoue que je ne me sens pas capable de répondre article par article. On va être bon pour aller, avec la ligue de taxis, jusqu'à minuit au rythme où on va là.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, est-ce que vous auriez une suggestion?

M. Ferland: Je suis satisfait de savoir qu'il y a quelqu'un qui va prendre chacune des suggestions qui sont faites là parce que ce sont des suggestions constructives et sérieuses. Si on me dit que cela va se passer comme cela, je suis entièrement satisfait.

M. Sainte-Marie: Le soin que nous avons apporté à préparer ce mémoire est l'indication de l'intérêt que nous avons trouvé dans votre projet, M. le ministre.

M. Lessard: Oui, j'en conviens, M. Sainte-Marie. Il y a 500 articles, M. Sainte-Marie.

M. Sainte-Marie: Je comprends fort bien. Alors, si vous me le permettez, nous allons nous attaquer à l'article 283, si vous voulez, le deuxième paragraphe, qui est le virage à droite. Ensuite, nous traiterons des questions plus particulières au taxi.

Avant de vous expliquer notre position sur le virage à droite, j'aimerais au préalable protester contre certaines affirmations qui auraient été faites ici que les Montréalais sont trop indisciplinés, ou trop ignorants, ou trop peu connaissant pour respecter le principe du virage à droite. Je pense que c'est peut-être par un défaut d'imagination qu'on vous a affirmé cela ou c'est peut-être parce qu'on a peur un peu de la tâche qui pourrait être imposée en vue de faire respecter cette loi. Vous savez que c'est vrai qu'à Montréal, aux heures de pointe, dans les grandes artères, la circulation piétonnière est tellement dense qu'automatiquement et forcément on ne respecte pas toujours le feu rouge. Mais peut-être que si on y mettait un petit peu plus de surveillance policière de façon que, comme à New York, par exemple, ou à Toronto, ou à Vancouver, sur les coins où la densité humaine est très forte aux heures de pointe, les policiers dirigent la circulation et forcé-ment arrêtent les piétons lorsque c'est le temps pour les autos de passer.

Nous sommes en faveur du virage à droite. C'est bon ailleurs et nous ne voyons pas pourquoi ce ne serait pas bon dans la province de Québec. Si les Américains, les Ontariens, les Français sont capables de respecter cette méthode de conduire une voiture, il n'y a rien qui dit, dans notre nature de Québécois, que nous ne sommes pas capables de le faire.

Donc, en principe, nous sommes en faveur. Cependant, à Montréal, il y a un problème et nous ne parlons que de Montréal parce que nous ne connaissons pas les autres municipalités et nous ne sommes pas mandatés pour parler des autres municipalités, mais à Montréal il y a un problème qui vient de ce que les arrêts d'autobus sont situés sur les coins et je peux vous indiquer ce que cela représente.

L'été dernier, à peu près à ce temps-ci, j'étais dans mon taxi sur la rue Dorchester vers 18 heures le soir, face à l'entrée principale du complexe Desjardins. Je voulais monter à droite sur la rue Mansfield, donc j'étais du côté nord de Dorchester... sur la rue Jeanne-Mance, je m'excuse, donc du côté nord de la rue Dorchester et je voulais monter à droite. Il y avait, à l'intersection même, un autobus de la CTCUM qui était suivi d'un autre autobus de la CTCUM. Ce deuxième était suivi d'un autobus de Métropolitain-Sud qui prenait des citoyens qui s'en allaient sur la rive-sud et moi

j'étais en arrière et j'attendais parce que je voulais tourner à droite. Il y a un policier en civil qui est entré et qui m'a collé un billet, comme on dit, de \$50 plus \$46 de frais de stationnement en-dehors d'un poste de taxis parce que je ne pouvais pas aller à gauche pour tourner à droite, parce qu'en allant à gauche pour tourner à droite en avant des autobus, je commettais une infraction et en plus de créais un danger pour les citoyens qui traversaient les rues. Alors, à Montréal, cette question d'arrêt d'autobus sur les coins rend impraticable le virage à droite au moins dans le centre de la ville.

Nous proposons, comme solution — évidemment, ce n'est pas, à ce moment-là, du ressort du Code de la route — mais nous proposons comme solution que les arrêts d'autobus soient situés entre les intersections, au milieu des intersections plutôt qu'à l'intersection même. N'oubliez pas que l'autobus qui arrête à l'intersection commet plusieurs infractions au Code de la route. L'infraction qui défend d'arrêter au coin d'une intersection, qui défend d'arrêter à moins de cinq mètres d'un signal d'arrêt et ainsi de suite. Chaque fois que ces autobus le font, ils commettent toutes ces infractions. Je dois dire que si nous, du taxi, recevons notre large part de billets d'infraction pour ces causes-là, les autobus en général n'en reçoivent pas. Cela crée quand même le problème. Là-dessus, donc, nous répétons la position que nous prenons là-dessus. Nous sommes en faveur du virage à droite. Nous ne pouvons pas voir comment ce virage à droite créerait pour le piéton des embarras plus considérables que ceux qui existent actuellement. Nous sommes assurés que les Montréalais et les Québécois en général respecteraient les règles là-dessus, sauf qu'au point de vue pratique, il y a un problème à Montréal. (17 heures)

Maintenant, vous avez dans le Code de la route, la prévision du droit de passage du piéton. Sur les feux il n'y a pas de problème. Là où les intersections ne sont pas protégées par des feux, mais qu'il y a des lignes de traverse, le piéton peut s'avancer et on dit: en avançant le bras. Nous proposons: en avançant le bras à l'horizontale, peut-être à la verticale, comme vous le voulez, M. le ministre, mais dans un sens ou dans l'autre. Il faudrait l'indiquer dans le code parce que le code ne l'indique pas. Il s'agit d'avancer le bras. Si vous faites ça comme ça, je m'excuse M. le ministre, vous levez le bras. Si vous l'avancez horizontalement, peut-être que c'est ce que ça veut dire, mais peut-être le dire horizontalement.

M. Lessard: On va mettre un "Stop".

M. Sainte-Marie: Peut-être. Là où ça devient curieux, c'est que dans les intersections où il n'y a pas de feu, où il n'y a pas de ligne de traverse, le code dit que le piéton doit laisser le passage à l'auto, ce qui me semble contraire à la coutume. On dit toujours que le piéton a droit de passage sur la voiture et là je dis que, dans les endroits où il n'y a pas de protection à l'intersection, ni de

protection de feu, ni de protection de ligne de traverse, à ce moment-là, ça devient la chasse aux piétons.

L'automobiliste dit: Moi, j'ai le droit de passage, que je vienne dans quelque sens que ce soit, le piéton n'a qu'à s'ôter; cela crée un danger. Il faudrait dire à cet article-là, je pense, que le piéton aussi doit indiquer son intention de traverser en levant le bras et à ce moment-là l'automobiliste doit arrêter.

Nous nous attaquons maintenant au problème qui relève plus strictement du taxi.

Le Président (M. Bordeleau): M. Sainte-Marie, avant que vous ne continuiez, je voudrais simplement vous rappeler que ça fait approximativement 20 minutes que vous tentez de résumer votre mémoire. C'est le temps qu'on alloue normalement à l'organisme pour le résumer. Je vous laisserais peut-être quelques minutes additionnelles pour compléter. Cinq minutes, mais il faudrait que...

M. Sainte-Marie: J'ai fini. J'espère que vous le lirez.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous fais remarquer que les membres de la commission l'ont déjà reçu et probablement déjà lu. Je rappellerais aussi, pour le bénéfice de tout le monde, que le mandat de la commission est très précis, c'est un mandat pour recevoir les mémoires d'organismes et pour poser certaines questions à ces organismes en vue d'éclairer le ministre dans l'élaboration d'un nouveau projet de loi. Il n'est pas question d'entrer dans un débat de deuxième lecture qui se fera plus tard article par article.

M. Sainte-Marie, si vous voulez continuer, mais je vous avoue qu'il faudrait résumer dans quelques minutes.

M. Sainte-Marie: S'il y a des questions.

Le Président (M. Bordeleau): Vous êtes disponible pour les questions?

M. Sainte-Marie: Oui.

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

M. Lessard: J'aimerais quand même qu'il prenne quelques minutes pour nous parler du covoiturage. C'est quand même un problème important. J'aimerais que M. Sainte-Marie ou M. Ferland prenne quand même quelques minutes pour nous parler de ce problème. Je le pose sous forme de question. J'ai déjà donné un peu d'explications tout à l'heure, mais je pense qu'il y a un problème fondamental. C'est peut-être un problème de définition. Certainement qu'on consultera votre texte mais, pour les taxis, il y a un problème concernant le covoiturage. Je pense qu'il faudrait peut-être y toucher et voir quelles sont les objections majeures que vous y voyez.

M. Sainte-Marie: Il y a un problème pour l'industrie du taxi à Montréal qui est celui du contrôle des chauffeurs. D'après les chiffres que nous avons, il y a actuellement environ 14 000 ou 15 000 permis de chauffeurs de taxi qui peuvent conduire dans les limites du territoire de la ligue A-11. Il y a 5000 voitures de taxi. Sur les 5000 ou 5200 voitures de taxi, il y en a à peu près 3000 ou 3100 qui sont exploitées par les propriétaires eux-mêmes artisans, donc qui n'ont pas de chauffeurs. Donc, il y a environ 12 000 permis de chauffeurs de taxi pour 12 000 taxis qui peuvent être conduits. Il y a un surplus extraordinaire de chauffeurs de taxi et par suite de ce surplus la qualité des chauffeurs est très mauvaise. Les plaintes que nous recevons du public sont extrêmement nombreuses. Nous n'avons aucun moyen de rejoindre et d'identifier les individus contre qui les plaintes sont portées. Le passager lui-même, à cause de la nature du permis, qui est tellement petit...

M. Lessard: M. Sainte-Marie, si vous me le permettez, c'est un problème que nous avons déjà discuté lorsque nous avons analysé CEGIR. Est-ce que cela a des relations avec le covoiturage? Lorsque vous avez présenté votre mémoire lors d'une commission parlementaire antérieure, nous avons touché à ce problème et il ne faudrait pas revenir, encore une fois, sur ce problème. Comme je l'ai dit, on va essayer... Là, vous voulez parler de la possibilité d'utiliser les chiffres du Bureau des véhicules automobiles. Là, c'est le Code de la route. Qu'est-ce que vous pensez du covoiturage?

M. Sainte-Marie: M. le ministre, comme je vous le disais tout à l'heure, nous avons mis beaucoup de travail à la préparation de nos représentations.

M. Lessard: Oui, mais les autres membres aussi qui vont témoigner.

M. Sainte-Marie: Nous sommes très satisfaits du texte du code lui-même. Nous trouvons que c'est une pièce de loi supérieure qui est certes égale à ce qu'on peut trouver ailleurs actuellement et qui est probablement supérieure à presque tout ce que l'on trouve ailleurs. Nous sommes très heureux comme Québécois que cela ait été fait. Nous souhaitons qu'elle soit promulguée le plus rapidement possible. Nous souhaitons également que certaines de ses parties soient explicitées davantage de façon à éclairer davantage le citoyen sur les obligations qu'il a en vertu de ce code, et que ses connaissances ne soient pas basées simplement sur des règlements qui peuvent être adoptés hors sa connaissance. Mais pour le reste, je pense que je peux exprimer l'opinion des membres du conseil d'administration qui, eux, parlent au nom des membres de la ligue: vraiment, M. le ministre, nous devons vous dire merci pour ce texte.

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

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup d'autant plus qu'en-dedans de quelques semaines vous avez pris la peine de vous déplacer et de travailler de façon très sérieuse sur l'avant-projet et même de travailler en profondeur article par article pour apporter des corrections. Comme je l'ai indiqué, il y a des choses à corriger. Je pense que nous avons eu d'excellentes suggestions tant de votre part que de la part d'autres organismes. C'était le but de l'avant-projet.

Comme je vous l'indiquais tout à l'heure, on a déjà eu l'occasion de discuter d'un certain nombre de dossiers lorsqu'on a étudié la commission. Personnellement, je tiens à vous remercier. Je n'ai pas d'autres questions, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, M. le ministre. M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, très brièvement. Je remercie aussi la ligue pour la qualité de son mémoire. Lorsque M. Sainte-Marie disait tantôt qu'il trouve que l'avant-projet est un texte supérieur, je pense qu'il le faisait avec les réserves que la ligue énonce elle-même dans son mémoire. Notamment, j'ai été assez impressionné par l'analyse quantitative et l'analyse qualitative que la ligue a faites du nombre de règlements et de la nature des complications que ces règlements pourront apporter. Quand on constate, par exemple, que sur 383 articles de la loi qui touchent réellement à la route — je le tire de la page 7 de votre mémoire — 45 de ces articles ne peuvent valoir que s'il y a un règlement du gouvernement qui en permette et détermine l'application et quatorze ne peuvent valoir que sur décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles, vous rejoignez les appréhensions que nous, de l'Opposition officielle, affirmons depuis le début de cette commission, soit hier, à savoir que la législation déléguée est outrancière dans ce texte de l'avant-projet et qu'il faudra absolument que le gouvernement y amène un peu plus de clarté et, surtout dans le cas des articles 402 et 408, qu'il nous propose une formulation complètement différente.

Je note également que, contrairement à ce qu'on nous avait laissé entendre, la ligue n'est pas nécessairement contre le virage à droite sur le feu rouge en tant que tel.

Une Voix: Oui.

M. Gratton: Elle est contre le virage à droite sur feu rouge dans le centre-ville de Montréal à cause du fait que les autobus arrêtent à l'intersection des rues.

Une Voix: Oui.

M. Gratton: Il me semble que si cela était la seule objection pour la région de Montréal où, après tout, c'est là qu'on retrouve le plus grand nombre d'accidents de cette nature, la simple

solution serait tout simplement de faire arrêter les autobus après l'intersection plutôt qu'avant. Donc, à mon avis, si c'est la seule raison pour s'opposer au virage à droite sur feu rouge, ce n'est pas une raison qui justifierait le ministre de ne pas inclure cette disposition dans son projet de loi.

Finalement — c'est loin d'être exhaustif; je vous avoue que j'aurais eu un très grand nombre de questions, mais on pourra les poser en temps et lieu — je constate que vous êtes tout à fait opposés aux dispositions de l'avant-projet sur le transport collectif ou sur le covoiturage...

Une Voix: Evidemment.

M. Gratton: ... et que vous faites une suggestion qui pourrait remplacer cela, soit une disposition du Code de la route qui permette aux chauffeurs de taxi de demander ou de conclure des ententes a...

M. Sainte-Marie: Tant par tête.

M. Gratton: Oui. Je vous avoue que de prime abord, après une analyse très préliminaire, cela me sourit beaucoup plus que ce qui est proposé. Là-dessus, encore une fois, je m'excuse de l'espèce de bousculade à laquelle on vous soumet. Ce n'est volontaire ni de la part du gouvernement, ni de qui que ce soit. Je pense que les éclairages que vous nous apportez sont très valables et ne sauraient être laissés tout simplement sur les tablettes par le gouvernement ou par l'Opposition officielle.

M. Sainte-Marie: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, messieurs de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal. J'appelle maintenant la Ligue de taxi Québec Inc., agglomération A-36.

Ligue de taxi Québec Inc., agglomération A-36

M. Morin (Patrick): M. le Président, M. le ministre, j'aimerais d'abord vous présenter le secrétaire de la Ligue de taxi Québec Inc., agglomération A-36.

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que vous pouvez parler un peu plus fort et plus près du micro?

M. Morin (Patrick): M. le Président, M. le ministre, j'aimerais d'abord vous présenter le secrétaire de la Ligue de taxi Québec Inc., agglomération A-36, M. Claude Provost, et m'identifier comme étant Patrick Morin, président de la Ligue de taxi Québec Inc., agglomération A-36.

Nous nous devons d'abord de vous remercier de cette initiative de refondre le Code de la route qui en avait grandement besoin pour s'ajuster à la façon de vivre et aux nécessités qu'impose notre siècle.

Ce dont nous pouvons être le plus fiers dans cet avant-projet de loi, c'est sans aucun doute le droit de tourner à droite à un feu rouge avec la

prudence naturelle que ce droit nécessite. Le fait de circuler plus rapidement dans la voie de droite, conformément aux dispositions du deuxième paragraphe de l'article 238, ne peut être considéré comme un dépassement et place le conducteur québécois à la fine pointe de l'actualité. Je pense qu'il était temps que cela se fasse. Cela fait déjà assez longtemps qu'on est derrière les autres à ce sujet que cela s'explique tout seul.

En tant qu'artisans du taxi, pour qui le Code de la route constitue, à toutes fins utiles, une bonne part des conditions de travail, nous croyons que ces deux dispositions nouvelles amélioreront davantage le service à la population et nous aideront dans notre travail en accélérant le débit de la circulation.

Quelques points, cependant, ne nous satisfont pas pleinement et permettez-nous de les souligner. D'abord, au paragraphe 31 de l'article 1, ce nouveau concept de véhicule de promenade collectif, appelé aussi covoiturage, nous cause quelques problèmes.

Bien que le Code de la route stipule "pour se rendre à leur lieu d'occupation et en revenir", nous voyons mal la police du ministère ou la police municipale vérifier les cas de covoiturage pour s'assurer qu'effectivement les individus ne font pas carrément du taxi. Il n'y aura donc, à toutes fins utiles, aucun contrôle sur ce genre de transport de personnes. De plus, on parle de participation aux frais, ce qui, bien que logique, implique quand même la notion de per capita qu'on a jusqu'ici refusée aux taxis.

Si les frais sont plus élevés dans un véhicule, ils le sont aussi dans un autre. Bien que ce ne soit pas le temps d'en parler ici, il nous semble que le ministère devrait comprendre qu'il en coûte plus cher de transporter quatre personnes que d'en transporter une. Par conséquent, s'il est logique pour un particulier de demander quatre participations aux frais, il serait très souhaitable de garder la même logique pour les tarifs du taxi.

En un mot, et pour être bien clair sur la question du covoiturage, il n'y a rien là. Cela n'est pas compliqué. Cela ne nous nuit pas du tout, sauf que les ouvriers de la dernière heure vont avoir plus de privilèges que ceux qui oeuvrent dans le transport depuis X années, c'est-à-dire qu'ils n'auront pas les excédents d'assurance. Ils n'auront pas cela.

(17 h 15)

On n'est pas jaloux de cela, il n'y a rien là! D'un autre côté, il faut que cela soit pris en considération dans les tarifs du taxi et que cela soit fait le plus tôt possible afin que le tarif du taxi-mètre, pour une course, comprenne un excédent forfaitaire de \$0.50 par personne additionnelle parce que cela coûte plus cher pour tout. Cela coûte plus cher pour les freins, cela coûte plus cher d'essence; il y a plus de frais. Le covoiturage, on n'a rien contre cela, mais on voudrait avoir le même privilège que le gars qui va transporter des personnes au travail. S'il en transporte deux, il va demander \$5 chacun, s'il en transporte quatre, il va demander encore \$5 chacun. C'est dans ce sens.

Deuxièmement, la section VIII du chapitre VIII concernant la ceinture de sécurité. Cela ne nous plaît pas du tout. Nous demandons que l'article 217, qui exempté les véhicules de police de la ceinture de sécurité, soit amendé pour en exempter aussi les véhicules taxis. La principale raison de notre réticence à porter cette ceinture vient du fait qu'elle constitue une arme pour un éventuel agresseur étouffant et immobilisant le chauffeur en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Les raisons secondaires sont d'ordre pratique, c'est-à-dire que nous avons assez souvent à transporter des personnes, mâles ou femelles, en état d'ébriété assez avancé, et l'installation ou la désinstallation de cette fameuse ceinture apporterait certainement des problèmes dans le premier cas et certainement des abus dans l'autre.

En outre, les personnes blessées dans nos véhicules taxis sont extrêmement rares. Nous avons demandé à M. De Coster, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, des statistiques à cet effet. Malheureusement, au moment où nous écrivons ces lignes, ces statistiques ne sont pas disponibles. Selon la petite enquête maison que nous avons faite, nous sommes en mesure d'affirmer que, dans 99% des cas, le port de la ceinture n'aurait rien changé. La majorité des accidents qui se produisent dans les taxis sont des accidents latéraux où la ceinture n'a absolument aucun effet. L'autre forme d'accidents la plus courante est le cas de taxis qui frappent des piétons. Que le chauffeur ait sa ceinture ou qu'il ne l'ait pas, cela ne change rien à l'état du piéton quand il est fini.

M. Lessard: C'est le piéton qui devrait avoir sa ceinture!

M. Morin (Patrick): Il faudrait attacher les piétons sur le trottoir. Je pense que cela s'explique facilement. Jusqu'à maintenant, on tolérait que dans les taxis on ne porte pas la ceinture de sécurité dans le cas des passagers ou du conducteur, mais une tolérance, cela peut finir n'importe quand. Nous voudrions que cela soit inclus dans la loi afin que les taxis en soient exemptés.

Troisièmement, nous demandons que le premier alinéa de l'article 363 soit amendé pour se lire: "A l'exception des autobus de type interurbain et des taxis." En effet, les clients qui prennent des taxis pour faire de la grand-route le font parce qu'ils sont pressés et qu'ils n'ont pas d'autre choix puisque nos prix ne sont aucunement compétitifs. Souvent, ce sont des cas de gens que nous transportons à des hôpitaux et la rapidité est importante. L'histoire de pouvoir rouler à 110 kilomètres sur la grand-route, je ne vois pas pourquoi on n'aurait pas ce droit, nous aussi, pour les raisons que je vous ai mentionnées. D'abord, parce qu'on n'est pas compétitif avec les autobus, ce n'est sûrement pas à cause de cela. Ceux qui se promènent sur les grand-routes, ce sont nos taxis-régions, les taxis de campagne. Généralement, le gars ne sortira pas de Saint-Georges-de-Beauce pour venir à Québec seulement pour rire, c'est

parce qu'il y a une urgence et qu'il doit être là en un temps déterminé, parce qu'il doit entrer à l'hôpital et pour des choses comme cela. Ce ne sont pas des caprices.

Voilà, M. le ministre, l'essentiel de nos propos concernant cet avant-projet de loi. Il y a deux autres petites choses que j'aimerais ajouter. Premièrement, connaissant bien le gouvernement, pour plusieurs raisons, je suis sûr qu'il va y avoir une campagne de publicité assez fantastique pour encourager le covoiturage. Or, j'espère que le gouvernement ne commettra pas la même erreur que le gouvernement du Canada a faite en faisant de la publicité sur le covoiturage sans faire penser que le covoiturage cela peut se faire aussi par taxi. Cela ne coûtera pas un cent de plus au gouvernement puisque, de toute façon, il va quand même faire cette campagne de publicité et on aimerait que soit ajouté le mot "taxi". Partez avec vos amis, partez plusieurs en taxi ou en autobus! Il faut qu'on soit là parce que du point de vue de la publicité, notre industrie a toujours été assez peu soignée de ce côté.

La deuxième chose que j'aimerais ajouter à ce petit mémoire est à propos de l'article 45 où on dit que le directeur général demeure le propriétaire. On n'a rien contre cela. D'un autre côté, on dit qu'il peut en reprendre la possession. La reprise de possession, c'est toute une affaire! J'en parle parce qu'on est en train de vivre la situation à Québec. Il y a eu une erreur au Bureau des véhicules automobiles — tout le monde peut se tromper — et il y a un taxi régional qui a eu une plaque T-36. Les gens du ministère, qui sont très forts pour nous enlever nos plaques au bureau de l'inspection des automobiles, n'ont pas le droit d'aller chercher la plaque de ce gars-là, cela prend la Sûreté du Québec.

Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas quand il s'agit d'enlever les plaques. Quand on passe à l'inspection mécanique, je me demande jusqu'à quel point on a le droit de nous enlever notre plaque, s'il y a un "bail-joint" qui est "loose".

M. Lessard: Si?

M. Morin (Patrick): S'il y a un joint de rotule, pardon, qui est défectueux!

M. Lessard: Vous avez un avis de 48 heures.

M. Morin (Patrick): Non, monsieur, hélas! Hélas!

M. Lessard: D'accord, il ne faut pas que je me trompe. C'est possible qu'il y ait des modifications dans ce sens et que vous ayez un avis de 48 heures plutôt qu'une amende immédiate de \$50. C'est un autre problème.

M. Morin (Patrick): Le problème n'est pas là, M. le ministre.

M. Lessard: En ce qui concerne le problème spécifique dont vous parliez tout à l'heure, peut-

être faudrait-il voir M. Laflamme après la réunion pour s'ajuster et revoir le dossier.

M. Morin (Patrick): Pour revenir à ce que je disais, ce n'est pas une question d'amende. Si je me présente au bureau de l'inspection mécanique et que j'ai un joint de rotule qui est défectueux; on ne me donne pas 48 heures, on ne me donne pas d'amende, on m'enlève immédiatement mes plaques et on me donne un transit pour aller le faire réparer. Qui plus est, quand c'est réparé, même si c'est la même journée, je ne peux pas retourner au bureau d'inspection mécanique chercher mes plaques, il faut que je me représente au 880, chemin Sainte-Foy, pour aller chercher de nouvelles plaques.

M. Lessard: C'est dans ce sens-là que je dis qu'actuellement vous avez raison. On regarde le règlement no 6 et on est assez avancé. Il y a des infractions qui me paraissent un peu exagérées, en particulier, l'amende immédiate de \$50 que vous aviez pour le nettoyage de vos véhicules. Je pense que c'était un règlement assez raide. On est en train de le regarder et on va s'ajuster.

M. Morin (Patrick): Oui, parce qu'actuellement c'est abusif, c'est fait de façon abusive. En tout cas! Si c'est pour changer, je vais dire comme les Juifs: Dieu soit loué, meublé ou non!

M. Lessard: De mémoire, je ne dis pas que cela va satisfaire chacun. S'il y a un défaut mécanique ou autre et si le véhicule n'est pas en condition de circuler, c'est différent, mais pour des cas mineurs, je pense bien que vous avez le droit comme les autres aux 48 heures.

M. Morin (Patrick): Je vous remercie à l'avance. Nous espérons que ces amendements seront agréables et qu'ils seront acceptés. Comme je l'ai dit, ce ne sont pas des caprices de notre part, cela colle à la réalité. On croit que les amendements proposés vont améliorer de façon considérable nos conditions de travail.

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

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup, M. Morin. D'abord, deux commentaires. Sur le port de la ceinture de sécurité, je voudrais vous rappeler l'article 208. Je comprends que l'article 217 soit précis, puisqu'il s'applique aux membres d'un corps public de police. On dit: "pouvant être utilisé pour le transport de personnes en état d'arrestation", on le précise, mais je voudrais vous rappeler l'article 208. Il est bien précisé que "nul ne peut conduire sur un chemin public un véhicule de promenade dont la ceinture de sécurité prévue pour le conducteur, selon la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, a été enlevée...", et l'article 210 dit: "Une personne qui conduit sur un chemin public un véhicule de promenade équipé d'une ceinture de sécurité doit porter et boucler correctement cette ceinture".

C'est précisé dans la loi aussi à l'article 1. Pour les taxis, c'est précisé. Vous n'êtes pas tolérés, vous êtes exemptés actuellement un peu pour les raisons dont parlait le député de Charlevoix. Paragraphe 39, "véhicule-taxi: un véhicule automobile servant au transport de personnes, contre rémunération, qui nécessite un permis de la Commission des transports, et dont le nombre de passagers est déterminé par règlement du gouvernement adopté en vertu de la Loi des transports". Donc, vous n'êtes pas considéré comme véhicule de promenade, excepté que si vous utilisez votre véhicule quand vous ne voulez pas faire de taxi entre telle heure et telle heure, que vous êtes avec votre famille ou que vous allez faire votre marché, à ce moment, vous êtes dans l'obligation de porter votre ceinture de sécurité. Si, par exemple, vous êtes au travail comme tel, et que vous conduisez votre véhicule-taxi, il ne s'agit pas d'une tolérance, vous avez le droit d'être exempté du port de la ceinture de sécurité. Cependant, je vous indique que même les policiers, l'Association des policiers provinciaux du Québec et les chefs policiers et pompiers nous ont recommandé d'imposer la ceinture de sécurité. Comme vous l'indiquez, vous avez des situations assez spéciales, il faut en tenir compte. De ce côté, je ne vois pas de modifications importantes qui pourraient s'ensuivre.

M. Morin (Patrick): Je vous remercie de la précision, M. le ministre, parce que je n'avais pas pris cela comme cela. De toute façon, il y a eu une petite bataille à un moment donné, à savoir si c'était le dôme qui faisait un taxi ou si c'était la plaque, parce que si on fait du protocole pour le gouvernement, comme c'est arrivé dernièrement, transporter des gens dans le comté de Charlevoix et tout cela, les gens mêmes du protocole qui nous engagent exigent qu'on enlève le dôme, mais à ce moment, on est au travail quand même. Je vous laisse le choix.

M. Lessard: L'article 206 est encore clair. Aux fins de la présente section, les mots "véhicule de promenade" signifient un véhicule automobile servant principalement au transport d'au plus dix personnes à la fois, à des fins personnelles et sans considération pécuniaire, et incluent un véhicule de promenade collectif ainsi qu'un taxi ou un véhicule de promenade loué lorsqu'ils sont utilisés aux mêmes fins qu'un véhicule de promenade.

Considérant le covoiturage, je suis content que vous ne dramatisiez pas la situation. Cependant, il faut bien qu'on se comprenne, parce que vous demandez un peu la même chose, à savoir: si, entre l'aéroport de Québec et le château Frontenac, cela coûte \$11, s'ils sont quatre personnes, cela devrait être \$13.50 par personne. Dans le covoiturage, c'est un prix de compensation comme tel. En fait, c'est une estimation, parce que ce ne sont pas les mêmes tarifs que ceux du taxi. Je ne présume pas qu'à un moment donné, le covoiturage va être du même tarif que celui du taxi, sans cela les gars vont dire: Un instant, cela coûte trop cher. D'autant plus que bien souvent,

dans le coût de voiturage, ce que je vois en pratique, ce sont des gens qui s'organisent pour voyager ensemble et même souvent ne demandent pas de montant, mais changent de véhicule de semaine en semaine. Si, par exemple, le prix de l'essence est de \$10 pour aller d'un endroit à tel autre, s'ils sont quatre, ils divisent par quatre, \$2.50 par personne, un peu comme si on est quatre dans le taxi entre l'aéroport et le château Frontenac; si cela coûte \$10, je peux verser \$10, mais réclamer aux autres \$2.50 chacun.

M. Morin (Patrick): La question est de principe, justement.

M. Lessard: Parce que dans...

M. Morin (Patrick): Les autobus facturent per capita, n'importe quoi dans le transport. Même dans le transport de la marchandise, cela ne coûte pas le même prix, envoyer 10 000 livres de marchandise et en envoyer 100 000 livres.

M. Lessard: On l'a fait pour les colis. Il n'y a pas de réponse négative. Dans le cadre des règlements qu'on est en train de faire, on considérera cela. Je vous remercie beaucoup de votre mémoire.

M. Morin (Patrick): D'accord.

M. Lessard: Je pense qu'à ma connaissance... Je vous remercie beaucoup, M. Morin, ainsi que ceux... (17 h 30)

Le Président (M. Bordeleau): Un instant! Si vous voulez attendre quelques minutes, peut-être que M. le député de Gatineau aurait quelques questions.

M. Gratton: Oui, très brièvement, en fait. D'abord, je me réjouis, comme nos invités, j'imagine, de cette semi-ouverture que vient de faire le ministre; il n'oppose pas une fin de non-recevoir à la possibilité de permettre aux taxis de faire du transport avec une charge per capita. On a vu que la ligue A-11 de Montréal le réclamait tantôt, comme vous d'ailleurs, et je pense qu'en définitive, au premier abord, ça pourrait constituer une solution de rechange au covoiturage ou au transport collectif, telle que préconisée dans le projet de loi.

Lorsque vous affirmez que vous êtes d'accord avec les dispositions de l'article 238, qui permet le dépassement à droite, dois-je comprendre qu'à titre de propriétaires de taxis qui voyagez surtout dans le secteur urbain, que c'est surtout de dépassements en secteur urbain dont vous parlez, ou est-ce que vous êtes également d'accord pour ce genre de dépassement sur les autoroutes, par exemple?

M. Morin (Patrick): Non, je parlais surtout du milieu urbain, parce qu'il y a des villes, et il y a des cités qui sont quand même toutes petites, par exemple, Québec. Dans mon esprit de chauffeur

de taxi, une petite ville, c'est une ville où on permet les virages à gauche sur des grandes artères. Quand on voit quelqu'un qui vire à gauche sur une grande artère, ça, c'est une petite ville, c'est sûr, parce que, normalement, il n'y a pas de virage à gauche. A Québec, ça se produit souvent sur le boulevard Saint-Cyrille, par exemple. Celui qui dépasse à droite, avant ça, il n'avait pas le droit; si une personne qui avait décidé de virer à gauche changeait d'idée et décidait de virer à droite, quand on la frappait, on était en tort. Cela, je pense que ça replace les choses dans leur bonne perspective et, en même temps, s'il y a... Prenons encore l'exemple du boulevard Saint-Cyrille où il y a quatre voies, deux de chaque côté, si on a la chance de circuler plus vite dans la voie de droite et de dépasser deux ou trois véhicules, je ne vois pas ce qu'il y aurait de mal à ça, mais, dans la province de Québec, ce n'était pas permis depuis X années. Je trouve donc que c'est une bonne raison qu'on ait le droit de faire ça. Sur les autoroutes, ce serait une pratique dangereuse, je pense.

M. Gratton: C'est ce que je voulais clarifier, parce que je pense exactement la même chose que vous là-dessus. Mais la lecture de votre mémoire pouvait peut-être nous laisser nous méprendre et conclure que vous proposiez que ça devrait se faire sur les autoroutes aussi, ce que vous ne dites pas. Il reste à savoir si la formulation de l'article 238, elle, ne limite pas la chose à la circulation sur les rues urbaines, mais, sauf erreur, permet ce genre de dépassement dans l'ensemble du réseau routier.

M. Lessard: Ce sera précisé.

M. Gratton: Pardon? Le ministre me dit que ce sera précisé. Alors, tout le monde est d'accord, tout le monde est heureux dans le meilleur des mondes.

Je note, M. le Président, que la Ligue de taxi du Québec Inc. est d'accord pour le virage à droite sur feu rouge et voudrait même — en appuyant la disposition qui permettrait à des autobus interurbains de circuler à 110 kilomètres à l'heure — que cette disposition s'applique aux taxis qui circulent sur les autoroutes. Je vous avouerai que, là-dessus, je préférerais vous voir, et les taxis et les autobus interurbains respecter la même limite de vitesse que les voitures de promenade à cause des nombreuses raisons qui ont été évoquées par d'autres organismes, dont l'Association des policiers, hier.

Messieurs, je vous remercie infiniment pour votre mémoire et sans doute que, déjà, vous avez contribué de façon tangible à faire préciser l'article 238, puisque le ministre vient d'admettre qu'on le fera dans le texte final. Je vous en félicite.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Joliette-Montcalm, une courte question?

M. Chevrete: Le député de Papineau vient de toucher à la question...

M. Gratton: Pardon?

Une Voix: De Gatineau.

M. Chevette: De Gatineau. Je voudrais vous poser une toute petite question. Quand vous demandez 110 kilomètres-heure, tout comme le transport interurbain, si on vous plaçait tous sur un pied d'égalité, quelle serait votre réaction? Est-ce que vous demandez 110 kilomètres-heure parce qu'on a fait une ouverture pour le transport interurbain, ou si on avait tout simplement dit: C'est 100 km., auriez-vous senti le besoin d'ajouter une vitesse additionnelle pour les taxis?

M. Morin (Patrick): Je vous répondrai très franchement que, de toute façon, on s'efforce d'aller le plus rapidement possible tout en étant prudent. Cela n'aura probablement rien changé aux faits, qu'on le demande ou qu'on ne le demande pas, mais, d'un autre côté...

M. Lessard: Autrement dit, on aurait été aussi bien de vous laisser à 100 kilomètres parce que si on vous monte à 110, cela va monter à 130.

M. Morin (Patrick): Pas nécessairement, mais il faut comprendre que si, par exemple, ça fait déjà quatre heures, cinq ou six heures que je fais du taxi à Québec et que je prends un voyage pour Montréal, le gars a hâte d'être rendu, mais moi je ne suis pas revenu.

M. Chevette: Je reconnais...

M. Morin (Patrick): Cela va faire dix heures de volant que je fais, alors j'ai hâte de m'en revenir.

M. Chevette: C'est parce que...

M. Morin (Patrick): On pourrait peut-être permettre aux taxis d'accélérer un peu tout en étant prudent.

M. Chevette: L'argumentation que vous développez, à mes yeux, est aussi valable que pour le transport interurbain. Je pense que, dans les faits, votre argumentation est aussi solide pour un que pour l'autre. C'est parce qu'il y a des groupes qui, hier, ont vraiment démontré que si on laisse aller un autobus assez rapidement sur la voie de gauche, si je suis, instinctivement, parce que ça va plus vite, je vais m'enfiler derrière vous, je vais vous suivre. Si, en plus des autobus, il y a aussi les taxis, on ne corrige rien à la situation antérieure, alors qu'on veut ralentir la circulation, la tenir à un standard bien précis. A mes yeux, je ne dis pas que votre argumentation n'est pas valable, exiger la même chose, je vous dis que ni l'un ni l'autre ne devrait avoir ce privilège.

M. Morin (Patrick): C'est une question d'opinion.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Morin et M. Provost.

M. Lessard: Merci. M. Laflamme est à votre disposition.

Le Président (M. Bordeleau): J'appelle maintenant le Conseil québécois du taxi.

Conseil québécois du taxi

M. Levasseur (Paul): M. le Président, les collègues qui sont autour de moi sont des représentants de régions. Nous parlons généralement au nom de l'ensemble du Québec, après avoir visité toutes les ligues du Québec. A ma droite, un représentant de Rivière-du-Loup, M. Gilles Pelletier, à son côté, le représentant de Trois-Rivières, M. Guilbert, ici, Mme Brière, représentante de la région de Montréal, M. Poliquin, président intérim du Conseil québécois du taxi de Trois-Rivières, également, son copain, M. Laflamme de Chicoutimi. Evidemment, il y a des régions qui ne sont pas représentées, cela se comprend très bien, l'Abitibi, c'est un peu loin.

Nous allons procéder immédiatement...

M. Chevette: Vous oubliez un nom...

M. Levasseur: C'est moi, M. Levasseur, pardon. On voulait tellement résumer les débats qu'on commence tout de suite à passer...

Une Voix: ...

M. Levasseur: Non, pas du tout, devant vous, c'est toute une décompression, il n'y a pas de problème.

Nous commençons tout de suite. D'abord, nous voulons vous remercier, M. le Président et messieurs de l'autorité. Nous passons tout de suite à la page suivante qui est le commencement du mémoire que nous vous présentons sur l'avant-projet de refonte du Code de la route.

Au sujet du permis de chauffeur de taxi, actuellement, un délai de plusieurs semaines et même de trois mois s'écoule généralement entre le jour où le candidat dépose sa demande et l'obtention de son permis. Cela se fait au BVA, cela fait partie du Code de la route. Cette situation nuit considérablement aux propriétaires et aux candidats chauffeurs, par exemple, lorsqu'un propriétaire artisan doit soudainement cesser de conduire sa voiture, par exemple encore, lorsque le propriétaire de plus d'une voiture manque de chauffeurs et veut encourager les étudiants pendant leurs vacances, comme c'est arrivé cet été. Cet été, tout le monde voulait embaucher des étudiants, il y a des propriétaires de plusieurs voitures de taxi qui ont voulu engager des étudiants, mais comme ça prenait trop de temps pour avoir le permis, on n'a pas pu le faire, alors qu'un permis temporaire... Nous suggérons qu'un permis temporaire de chauffeur de taxi d'une durée de trois mois soit remis dans les premiers jours suivant le dépôt au bureau du BVA, des formules et documents requis, y compris le rapport médical. Ce permis temporaire pourrait être retiré durant ou à la fin de cette période ou, au contraire, être

remplacé par le permis permanent. C'est une question de procédure fonctionnelle, nous cherchons toujours la question du fonctionnel pour le taxi, pour le public et pour tout le monde.

Nous notons que les quatre derniers paragraphes de cet article se retrouvent dans le règlement no 4, à l'article 40, ce qui nous amène à nous demander s'il y aura également refonte du règlement no 4. Ces quatre paragraphes traitant de l'affectation des chauffeurs de taxi, nous aimerions en savoir davantage sur le système du contrôle des affectations, c'est-à-dire quel organisme, gouvernemental ou autre, s'en verra confier la responsabilité, étant donné que le BVA n'a pas encore mis en pratique cette disposition du règlement no 4.

Section I du chapitre VII: Suspension et révocation des permis. Nous suggérons que le directeur général du BVA profite plus souvent de son pouvoir, accordé à l'article 130, de révoquer, pour des périodes d'au moins trois mois, l'immatriculation des voitures fantômes qui pullulent au Québec et font du taxi sans permis.

L'amende de \$50 imposée aux très rares contrevenants pris en défaut est vite payée, mais le coupable continue de plus belle à opérer ouvertement sans permis; on a même des noms de municipalités, des noms de personnes comme celles-là. Il suffirait d'une couple d'exemples, dans quelques municipalités du Québec, pour faire disparaître cette plaie des fantômes. En certains lieux, cette plaie est tellement importante et contagieuse, que les détenteurs de permis se demandent pourquoi avoir un permis. Il est même arrivé, dans certaines régions, dans certaines municipalités, qu'un détenteur de permis a laissé tomber son permis, pour ne pas avoir à répondre à toutes les exigences, surtout financières, et il continuait de plus belle à faire du taxi aux yeux de ses anciens confrères.

On note, à l'article 133, "que le directeur général doit". Ce même mot "doit" devrait être écrit à l'égard du fantôme, qui devrait voir son immatriculation révoquée pour au moins trois mois, lors d'une première offense et de six mois pour chaque offense subséquente.

Le silencieux: — nous sortons du taxi seulement pour deux secondes — nous suggérons d'ajouter la motocyclette et de fixer le nombre de décibels que ne doit pas dépasser telle catégorie de véhicules. Surtout dans les villes, les véhicules à deux roues sont des vraies pestes de bruit, de la vraie pollution.

Article 274: A l'intérieur des cités et villes, lorsqu'il n'y a pas de voie réservée exclusivement à la circulation des autobus. Ces voies de circulation, comme celles de la ville de Québec et du pont Champlain, devraient également être ouvertes aux taxis, comme la chose se fait dans plusieurs grandes villes, exemple, à Paris. Le taxi est justement considéré comme le prolongement du transport public; le taxi est beaucoup moins encombrant que l'autobus; le taxi est également beaucoup plus rapide, de sorte qu'il ne nuira pas à la circulation de l'autobus. L'expression de pro-

longement du service du transport public, messieurs, je l'ai prise dans un rapport publié il y a une couple d'années, — que je n'ai pas sous la main, malheureusement — du Conseil des transports de la région de Montréal, qui voudrait qu'on considère le taxi un peu comme prolongement du transport public, de façon à soulager les transports publics. On parlait, à ce moment, de gros autobus encombrants qui se promènent pendant des heures avec deux ou trois personnes à leur bord, alors que peut-être le taxi peut intervenir.

Le public, qui utilise les taxis, est généralement pressé; s'il est prêt à payer un prix plus élevé que le transport en commun, ce n'est pas pour voir le taxi obligé de rester dans une file de voitures et y attendre de nombreuses minutes. S'il y a des corridors, des couloirs pour aller plus rapidement, les clients du taxi devraient pouvoir en profiter.

Covoiturage: Je crois que c'est un mot qu'on a entendu assez souvent depuis une couple de jours. Cet article édicte que le premier alinéa de l'article 31 de la Loi des transports ne s'applique pas à un propriétaire-conducteur d'un véhicule de promenade collectif, lequel propriétaire n'a donc pas à obtenir de permis pour transporter des personnes avec rémunération, alors que le propriétaire de taxi paie \$50 par année.

Donc, ce propriétaire-conducteur va continuer à payer \$85 à la Régie d'assurance automobile pour faire du taxi, alors que le propriétaire de taxi paie \$255 l'an. En toute équité, ce dernier montant devrait être réduit à \$85 pour un propriétaire de taxi.

Ce propriétaire-conducteur, libre comme le vent, qui va conduire de nombreuses personnes, n'est soumis à aucune réglementation, comme celle qui enserme la voiture et le propriétaire de taxi lui-même.

(17 h 45)

Règlements no 4, no 6 et no 16: Les dangers que l'on veut éviter aux personnes transportées par taxi n'existent donc pas pour les passagers de ce propriétaire conducteur. Celui-ci pourra donc rouler sur des pneus usés, le moteur sale, et une voiture rendue au bout de sa tôle, toutes choses qui peuvent entraîner de lourdes amendes pour le taxi. Le chauffeur de taxi doit subir un examen médical, mais pas le propriétaire conducteur. Le propriétaire de taxi devra laisser sa profession lorsqu'il atteindra 70 ans. Le conducteur collectif de 71 ans et plus sera-t-il donc moins dangereux que le chauffeur de taxi? Le propriétaire de taxi doit faire la preuve qu'il est assuré contre toute responsabilité civile pour au moins \$100 000. Le conducteur collectif devra-t-il faire la même chose? Comment la police, s'il en est, pourra-t-elle s'assurer que les personnes transportées moyennant rémunération du ou vers le milieu du travail sont des collègues de travail du conducteur?

A ce sujet, permettez-moi simplement de laisser la parole à notre confrère de Chicoutimi. M. Laflamme, s'il vous plaît, vous avez un exemple assez pratique à apporter, je crois, là-dessus.

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, s'il vous plaît! M. Laflamme, voulez-vous parler dans le micro?

M. Laflamme (J.-A.): Disons que j'ai fait une recherche assez succincte concernant le covoiturage dans certains établissements de Chicoutimi, notamment, l'hôpital de Chicoutimi. Je peux vous donner un exemple assez flagrant ici d'une personne, d'une épouse qui transporte son mari à l'hôpital et qui transporte aussi ses compagnons de travail. Elle fait huit voyages par jour à \$3.75 le voyage; cela veut dire cinq passagers à \$0.75. Là-dessus, il y a deux personnes qui prenaient le taxi soir et matin et qui maintenant ne le prennent plus. Dans des établissements commerciaux, les syndicats ont décidé d'organiser eux-mêmes le covoiturage. C'est dû à la grève des transports en commun à Chicoutimi qui existe depuis le mois de février. Je pense bien que tout cela va continuer. C'est tellement bien structuré, tellement bien organisé que cela devrait continuer, si le covoiturage est permis, certainement. Il y a eu une courbe ascendante pour le taxi au début de la grève, pendant un mois environ. Cela a été très bien. Mais, depuis le mois de mars environ, la courbe a été descendante et elle est revenue à un niveau presque normal. Il y a à peu près 10% à 15% de plus d'achalandage dans le taxi.

Evidemment, c'est dû au covoiturage. Si c'est permis, cela va continuer certainement. C'est bien organisé. Donc, ce sont des exemples que j'avais à apporter. On pourrait en apporter d'autres aussi. Je laisse la parole à M. DesAutels.

M. DesAutels: Je continue. Le conducteur collectif pourra établir le prix qu'il voudra sans être soumis à aucun contrôle, alors que le taxi devra évidemment rouler au taximètre. Le taxi peut faire du transport à contrat régulier avec tous les travailleurs qui veulent se partager le prix de la course. Cela peut se faire aussi. Le taxi va faire du covoiturage. Ces conducteurs collectifs, comme ceux d'une limousine, pourront exiger un prix per capita, par groupes, par contrat avec l'entreprise ou selon les distances, à leur goût, sans permis. Nous comprenons que le covoiturage constitue une mesure générale pour ménager l'énergie à laquelle tous les citoyens se doivent de contribuer. Il demeure que les taxis seront les premiers touchés par une certaine perte de clientèle, d'où les suggestions suivantes:

Que les covoituriers s'enregistrent aux ligues de taxi de leurs territoires et y paient une cotisation annuelle équivalente à celle que le propriétaire de taxi doit payer à compter du 1er janvier 1980. Que la prime d'assurance des personnes de \$255 soit réduite au niveau de celle de covoiturier. Puisqu'on doit subir le mal, alors peut-être que le taxi pourra lui-même profiter d'une situation de ce genre. Qu'une campagne soit entreprise dans tout le Québec pour faire cesser cette plaie du fantôme qui déjà gruge la clientèle du taxi. On sent peut-être moins cette plaie dans les grandes villes comme Québec et Montréal, mais je vous invite à

faire le tour du Québec, vous allez voir que des fantômes dans certaines municipalités il y en a plus que les gens qui ont des permis. A tel point — je peux nommer la ville, il n'y a rien de confidentiel dans tout cela — qu'il n'y a qu'une seule personne à avoir un permis dans la ville de Bedford. Cet homme a 69 ans, il va avoir 70 ans au mois de juin 1979. Il nous a appelés parce qu'il était le seul à avoir un permis dans la ville et qu'il veut le vendre parce qu'il va atteindre 70 ans. Le règlement l'oblige à laisser. Je ne suis pas capable de vendre mon permis, dit-il, tout le monde fait du taxi ici et personne ne veut l'acheter.

C'est la situation qui existe à bien des places dans les différentes régions du Québec. Nous suggérons donc qu'une campagne soit entreprise dans tout le Québec pour faire cesser cette plaie du fantôme qui déjà gruge la clientèle du taxi. Que le taxi ait le droit de circuler dans les voies rapides actuellement réservées aux autobus.

Impact sur l'industrie du taxi: "Les frais encourus par le propriétaire sont énormes; plusieurs sont fixes et incontrôlables." C'est marqué dans l'industrie du taxi, CGGL, 1977 page 76. CGGL avait constaté que les frais encourus par le propriétaire de taxi sont énormes. Les fantômes sans permis grugent déjà les revenus du taxi. Le revenu net du taxi augmenterait de 10% à 50%, selon les régions s'il n'y avait pas de fantôme. Cela implique toute l'histoire de la nécessité du permis.

Selon les régions, le covoiturage va encore contribuer à une autre diminution de quelque 10% à 30% du revenu du taxi et à favoriser encore l'apparition d'autres fantômes. On vient de vous en donner un exemple flagrant à Chicoutimi, où la personne fait une trentaine de dollars par jour et dont deux anciens clients du taxi qui l'ont laissé.

CGGL, page 71, établit le revenu net du taxi entre \$9000 et \$10 000 à Montréal et aux environs de \$8000 ailleurs au Québec. Nous suggérons donc que la réglementation et une certaine publicité favorisent le covoiturage par taxi. Nous sommes pour le covoiturage, mais autant que possible par taxi. Pourquoi pas? Ce sont des professionnels du transport, des personnes qui paient pour. Alors, on pourrait très bien faire de la publicité, en ayant des slogans comme: Laissez votre voiture chez vous; voyagez par taxi en groupe. Covoiturez. Messieurs, je vous remercie.

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

M. Lessard: Concernant le règlement no 4, il est certain — étant donné qu'on l'a fait sur la refonte de l'ensemble des règlements — qu'il va y avoir des modifications au règlement no 4. Il y a des règlements qui sont insérés à l'intérieur du Code de la route qui ne seront plus là. Alors, c'est évident.

En ce qui concerne les fantômes, je me suis informé tantôt quelle était l'amende. C'est certain que les fantômes ne sont pas des gens qui ont des licences de taxi. Ce sont des gens qui font du taxi illégalement, sans permis. L'amende est de \$50. Je

pense qu'il va falloir considérer une amende plus sérieuse. Cependant, si l'amende est sérieuse, il est difficile pour le directeur du Bureau des véhicules automobiles d'enlever le permis comme tel ou la plaque, qui est une plaque privée, qui n'est pas une plaque de taxi. Alors, on va essayer — de ce côté, il se fait du taxi fantôme — de voir quelles seraient les mesures à prendre, on le prend en considération.

Quand vous dites qu'il y a des endroits où les gens ne veulent pas prendre leur licence de taxi, je peux citer des endroits où — on a des normes actuellement en vertu du règlement no 6 — il n'y a qu'un taxi, un endroit par exemple, de 1200 habitants. Soit que cet individu s'aperçoive qu'il n'est pas capable de vivre avec sa licence de taxi comme telle et qu'il fasse du taxi de façon temporaire. Dans ces circonstances, ce qui arrive, il laisse sa licence, mais comme il n'y a pas de transport en commun et qu'il n'y a personne pour transporter, il fait du taxi illégalement. Mais il n'y a aucun taxi qui pourrait vivre de façon permanente dans un endroit comme celui-là. Alors, il y a des problèmes comme celui-là qui existent. Il y a l'autre problème aussi où il n'y a qu'un taxi, mais comme le taux dans certaines régions, par exemple, est 1500 habitants par taxi — à Montréal c'est 800 — si c'est une population de 2000 ou 2500, est-ce qu'à ce moment, il ne peut pas y avoir émission d'un deuxième permis? Là, la personne qui fait du taxi, bien souvent, ne peut pas fournir à la clientèle.

Il y a des problèmes qui se posent, à un moment donné, dans des régions comme des petites régions périphériques où il est certain que la personne aime mieux faire du taxi fantôme que de payer une cotisation, puisqu'elle sait très bien que le taxi qu'elle fait, c'est un surplus bien souvent. Ce n'est pas sa fonction principale puisqu'elle ne serait pas capable de vivre que de cela.

Il y a des problèmes comme cela, d'autant plus que vous êtes dans les régions qui ne correspondent pas exactement aux mêmes problèmes qu'on vit à Montréal ou ailleurs.

En ce qui concerne l'article 196, M. DesAutels, vous n'avez pas besoin de me convaincre. Tout le monde commence à avoir son voyage des motocyclettes avec des silencieux modifiés qui viennent nous siffler dans les oreilles à 2 heures du matin et on dirait qu'ils le font exprès.

Concernant les voies de circulation, je vous avoue qu'on est très en retard dans le transport en commun ou dans les efforts en vue de favoriser le transport en commun. On sait par exemple que, dans des pays européens, les voies réservées sont multiples et à contresens. Il faut faire attention ici. On l'a fait, par exemple, pour le pont Champlain et je pense que cela va très bien. On n'est pas encore habitué. Comme cela peut être le cas à Paris, par exemple, il faut avoir des indications assez importantes pour habituer les gens à ce que cela se fasse. Je ne comprends pas encore qu'avec le système à Paris, il n'y a pas plus d'accidents. C'est simplement une ligne. Mais il reste une chose, je le disais hier à la ville de Montréal, il y a toujours

une autonomie municipale. Je considère que les voies réservées pour les autobus sont essentielles pour le transport en commun. Cela pourrait être utilisé pour les taxis également.

En ce qui a trait aux règlements municipaux, il faut que les municipalités et les villes... quant à moi, on va essayer de favoriser une telle chose dans notre politique des transports en commun. Mais je vous avoue qu'on est très en retard de ce côté actuellement. Quant à moi, votre objectif me paraît très valable et c'est un de mes objectifs.

En ce qui concerne le covoiturage, on peut prendre le cas de Chicoutimi. C'est un cas assez spécial, puisqu'il y a une grève de transport en commun comme le cas ici de Québec. On ne se gêne pas. Je vois des demandes comme "Désirerais voyager vers Montmorency" et ce n'est pas seulement depuis qu'il y a la grève. Cela se faisait avant. On demande tout simplement si quelqu'un voyage dans cette direction-là, qu'il puisse voyager avec lui. Le covoiturage n'est pas nouveau. Mais le covoiturage n'est pas pour faire du taxi et ce n'est pas au même prix que le taxi. C'est en vue de permettre à des gens qui, de toute façon, à moins d'avoir des fonctionnaires dont les taxis sont payés par le gouvernement... mais les gens qui se rendent à leur travail, à ma connaissance, à moins d'urgence, ne prennent pas le taxi. Ils s'organisent, soit pour prendre leur véhicule ou le transport en commun. Mais si quelqu'un prend le taxi à tous les jours pour se rendre à son travail s'il est assez loin, il va manger sa paie assez vite. Donc, ils s'organisent pour se rendre à leur lieu de travail en se regroupant.

Je reconnais qu'il y a peut-être des choses concernant des recommandations, mais cela va être encore bien pire pour votre industrie, si le covoiturage devient du taxi. Ce n'est pas l'objectif que nous poursuivons du tout. C'est de permettre à du monde qui voyage individuellement actuellement, chacun avec son auto... Tantôt, j'avais une suggestion de la Ligue des taxis de Montréal, la nouvelle ligue no 11. On pourrait peut-être favoriser aussi dans le sens de la proposition qu'on nous a soumise. Mais le jour où on va faire du covoiturage, un nouveau système de taxi, ce ne sera plus, à mon sens, du covoiturage et, là, cela va aller directement en concurrence avec le taxi. Ce serait dangereux pour l'industrie du taxi. Là, je m'inquièterais énormément, parce que c'est certain que, si on demande \$255 pour la régie et si on demande tout ce que vous demandez, bien, le gars va continuer de faire du covoiturage à un moment donné et il va continuer de le faire illégalement et il ne paiera jamais les \$255.

Je donnais l'exemple de l'Ontario, cela fait un an. D'après tous les rapports qu'on a, il n'y a pas eu de conséquences énormes sur l'industrie du taxi.

Concernant la publicité, il va falloir, quant à nous, dans le sens que vous l'indiquez, favoriser les centre-ville et là où la densité de la population est forte, essayer d'inciter, en tout cas, de prendre des mesures incitatives pour que les villes de Québec, de Montréal et les grandes villes, comme

on le fait ailleurs, reconnaissent la priorité au transport en commun, y compris le taxi, pas le covoiturage.
(18 heures)

En ce qui concerne votre publicité, vous vous êtes regroupés en ligues. Il y a un certain nombre de ligues. Vous avez le Conseil québécois du taxi. Il n'appartient pas au gouvernement, par exemple, de faire de la publicité pour l'Association du camionnage du Québec. On va faire une publicité globale pour le transport en commun, mais il me semble que, de votre part, cela pourrait certainement s'organiser, un genre de publicité comme celle-là, à savoir comme vous le dites à la fin: Laissez votre voiture chez vous; voyagez par taxi. Ce sont des efforts; chaque industrie doit faire des efforts pour convaincre les gens d'utiliser les services. Il faut que ce soit concurrentiel.

C'est certain que quand je pars de l'aéroport de Québec et que je m'en viens ici au centre-ville et que cela coûte \$12, je comprends que cela vous coûte cher et que vous avez des frais, etc. A ce moment-là, il y en a plusieurs qui aiment mieux attendre la limousine, même si elle vient une demi-heure ou trois quarts d'heure après.

M. DesAutels: M. le ministre, je veux simplement dire un mot. En ce qui concerne les taxis, presque à chaque fois qu'il y a une amélioration dans le transport, que ce soit présent par les lignes de métro, évidemment ils s'en ressentent. Si par exemple, la Commission des transports accorde des permis aéroportuaires, comme elle en accorde trop souvent, cela pose plusieurs problèmes à la ligue à ce moment et le taxi en perd encore, d'autant plus que les limousines en question, la plupart du temps, ne suivent pas du tout les règlements qu'elles devraient suivre. Ils se foutent du trajet royalement. L'histoire de permis aéroportuaires au règlement no 16 est un projet fixe, c'est un arrêt fixe. La plupart du temps, en dehors des grandes villes, dans les petites régions, dans les petits aéroports, c'est écrit: limousine, mais ce n'est pas limousine du tout; c'est une berline. La berline enlève son dôme de taxi et met un dôme de limousine et ce n'est pas plus une maudite limousine que c'était. C'est un taxi.

Alors, à ce moment, on en enlève toujours un peu, le taxi se fait gruger de tout côté. C'est pour cela que je m'excuse d'avoir posé la question du covoiturage qui nécessairement fait partie d'un plan d'ensemble pour économiser l'énergie. Tout le monde comprend ça. Mais je voulais simplement qu'en compensation, si on peut donner certaines compensations d'action, on pensait tout à l'heure, on suggérait la question de \$255, s'il était un petit peu diminué... C'est un peu dans l'optique globale de la chose que le taxi... On rogne des coins ou on rogne des pas et à un moment donné, il va rester pris dans le milieu. Si on veut que le taxi existe, c'était cela l'idée globale de la chose. On parlait du covoiturage par taxi. Favorisons le covoiturage par taxi plutôt que par des gens qui ne sont pas habitués à conduire. C'était seulement cela, M. le ministre.

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

M. Gratton: M. le Président, pourrais-je demander à nos invités si le conseil a parmi ses membres des propriétaires de taxis de la région de l'Outaouais?

M. DesAutels: Si j'ai rencontré...

M. Gratton: Si parmi les membres du conseil, on retrouve des propriétaires de la région de l'Outaouais.

M. DesAutels: Dans la région de l'Outaouais, il y a les membres de l'agglomération de Hull et de la nouvelle agglomération de Gatineau que j'ai rencontrés il y a à peu près un mois, je crois. Ils vont entrer, ils vont faire partie du conseil d'ici un mois aussi, à l'occasion du congrès du taxi que nous allons avoir les 20 et 21 octobre prochains.

M. Gratton: Ils ne font pas encore partie du conseil, mais vous pensez qu'ils en feront partie à compter d'un mois?

M. DesAutels: Ah oui, c'était leur promesse de se joindre au conseil. Mais Gatineau vient à peine d'être formé en agglomération. On n'est pas encore habitué. Il y a encore des petits frottements internes. Alors, ces choses vont se tasser tranquillement. A ce moment, ils ont promis de faire partie du conseil.

M. Gratton: Donc, vous êtes probablement à même de nous parler de l'expérience particulière que peuvent avoir les propriétaires de taxis, les chauffeurs de taxi dans ce secteur où par rapport au covoiturage, par exemple, des voitures de l'Ontario qui elles, peuvent en faire et viennent chercher, par exemple, des fonctionnaires fédéraux, qui viennent à Hull. De toute façon, c'est très particulier à la région. Cela a quand même une très grande importance dans la région, mais ce n'est peut-être pas très utile pour les fins de notre discussion.

M. DesAutels: Je m'excuse, M. le député de Gatineau, cela peut avoir une certaine importance, parce que depuis quelque temps, le gouvernement fédéral, à cause de ses élections et de son budget, a coupé les promenades en taxi de la part des employés fédéraux. Maintenant, ils font du covoiturage à pleine auto. Alors, cela touche beaucoup le taxi de Hull et de Gatineau.

M. Gratton: D'accord, c'est parce que je voulais dire et d'ailleurs, je ne pense pas qu'au niveau d'une refonte du Code de la route cela puisse être très pertinent pour l'ensemble de la province, cette situation qui est plutôt particulière à l'Outaouais.

Je vous dirai tout simplement que je trouve que l'argumentation que vous apportez, en faisant des réserves vis-à-vis du covoiturage, est proba-

blement la meilleure que j'ai entendue jusqu'à présent devant la commission. Effectivement, quand on discutait ce matin, avec le Club automobile, des disparités qu'il y a entre la nécessité, par exemple, pour le propriétaire d'un taxi d'avoir de bonnes assurances, et bien d'autres obligations dont ne sont pas affligés ceux qui font du covoiturage. Il y a effectivement une disparité qui est au désavantage des chauffeurs de taxi.

Je vous avoue que je voudrais bien savoir, s'il vous est possible de me le dire, ce que vous préférez entre le statu quo, c'est-à-dire un covoiturage dont tout le monde sait qu'il existe mais qui n'est pas légal, et le covoiturage tel que préconisé dans l'avant-projet avec les concessions que vous exigez. Entre nous, entre parenthèses, lorsque vous demandez que les taxis ne paient que \$85 comme les covoituriers pour la Régie de l'assurance-maladie, vous risquez bien plus de voir le contraire, c'est-à-dire que les covoituriers soient forcés de payer \$255 comme les taxis. Je ne vous donne pas une grosse chance là-dessus. Fermons la parenthèse.

Entre ces deux choix...

M. Lessard: Cela devait vous coûter plus cher avant.

M. Gratton: ... le statu quo avec covoiturage illégal ou le covoiturage prévu à l'avant-projet avec certaines des concessions que vous réclamez, lequel des deux préférez-vous?

M. DesAutels: Le covoiturage, cela fait partie d'un plan d'ensemble pour le bien public général: Sauvons de l'énergie! Tout le monde est prêt à participer à cela. Le monde du taxi va participer à cela. On aime mieux avoir un covoiturage légal, c'est bien sûr, mais on ne voudrait pas que ce soit le monde du taxi qui perde encore quelque chose. Il y aurait moyen de rattraper quelque chose pour compenser. On ne demande pas de bloquer tout le covoiturage; j'en ai fait quand j'allais à l'université, quand j'étais petit gars. Pardon, j'étais grand gars à ce moment-là! Cela a toujours existé, le covoiturage. Avec la publicité qui s'en vient, le danger est d'agrandir la plaie, d'augmenter le cancer, la question des fantômes. C'est de cela qu'on a un peu peur.

Encore une fois, je ne parle pas des grandes villes parce que la police est assez près des citoyens, mais dans les autres régions, c'est un problème. Pour répondre à votre question et pour "make it short", je crois que c'est mieux d'avoir un covoiturage légal pour répondre au bien-être général tout en essayant d'empêcher le secteur du taxi de trop en souffrir. C'est l'idée.

M. Gratton: Ne croyez-vous pas que la loi concernant le covoiturage pourrait avoir comme conséquence indirecte l'augmentation des taxis fantômes?

M. DesAutels: Si on prend soin d'enlever les fantômes qui sont déjà là, on va enlever la

gangrène. Les autres n'auront peut-être pas tendance à le faire. Actuellement, il y a pas mal de gangrène!

M. Gratton: M. DesAutels, je vous préviens. Il n'y a pas de covoiturage illégal présentement et on ne contrôle pas tellement bien, selon ce que vous nous dites, le nombre de voitures fantômes. Ce n'est pas parce qu'on va légaliser le covoiturage que nous pourrions bien contrôler les voitures fantômes. Je vous préviens à ce point de vue. De toute façon, je pense que vous nous apportez un éclairage différent des autres qui sont venus nous rencontrer et je vous en remercie.

M. DesAutels: M. le député, juste un mot pour finir. Ce que vous dites, ça nous a fait plaisir de l'entendre évidemment, mais je ne fais que transmettre le vœu des gens de toutes les régions du Québec. Cela ne vient pas de moi seulement, ce sont des vœux, on en a discuté partout, de toutes les régions. On a vu ceux de Hull, ceux de Gatineau et ce sont eux qui parlent.

M. Gratton: C'est dans ce sens que je vous remercie. Quant à moi, cela m'éclaire. J'imagine que le ministre a peut-être besoin de moins d'éclairage que moi et qu'il en retient quelque chose lui aussi.

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

M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Je voudrais simplement ajouter ceci. Il existe une distinction importante entre le taxi fantôme et le covoiturage qui se fait actuellement. J'ai peur de la définition quand on parle du covoiturage. Le covoiturage, c'est pour se rendre à son travail. Bien souvent, c'est un travailleur qui travaille déjà là et on se regroupe. Comme je le disais à M. DesAutels, quand je travaillais sur les chantiers de la Manic, le lundi matin, on faisait du covoiturage en esprit, on s'embarquait dans la même auto et la semaine suivante, c'était un autre véhicule, on échangeait cela. C'était illégal. S'il avait fallu prendre un taxi, on aurait mangé notre paie de la semaine!

Le taxi fantôme, c'est un phénomène complètement différent, c'est quelqu'un qui ne fait pas de covoiturage comme tel. Lui, il fait réellement du taxi. Par exemple, il va chercher quelqu'un et le conduit au lieu de son travail, où il ne travaille pas lui-même. Cela devient du taxi fantôme. Dans ce sens, quand vous parliez du monsieur de 79 ans... Il y a une chose quand même qu'on doit voir et que les taxis doivent voir. L'autre jour, par exemple, j'ai eu un écho du cas de quelqu'un qui faisait illégalement du taxi. Qu'on soit d'accord pour la délation... vous avez le droit de protéger votre vie, votre gagne-pain. Quand on reçoit des plaintes selon lesquelles il se fait illégalement du taxi, alors qu'il y a un service existant... S'il n'y a pas de service existant, le pauvre monsieur, je ne suis pas pour le condamner; bien souvent, il rend service à

son voisin ou à son "chum" d'à côté. Quand il y a un service existant, il y a des "bleus" qui sont là — des "jaunes" maintenant — pour vérifier, mais c'est certain que ce n'est pas facile.

Le transport illégal, que ce soit dans le domaine du camionnage général ou dans celui du taxi, ce n'est pas facile. Bien souvent, on transporte les gens à un prix assez minime et c'est entendu avec la personne que, si la police les arrête, elle doit dire qu'elle n'a pas payé. C'est un peu comme dans la construction, les artisans et ainsi de suite. Il reste qu'il va falloir faire un effort, j'en suis convaincu avec vous, et je retiens sérieusement votre recommandation concernant l'utilisation des voies réservées, et surtout la multiplication des voies réservées. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): Merci à vous, M. DesAutels, et au groupe qui vous accompagne. Il passe 18 heures et il faudrait le consentement des membres de la commission pour poursuivre les travaux, même si on s'était entendu auparavant. Il resterait à l'ordre du jour trois mémoires. Ai-je le consentement?

M. Gratton: Oui, M. le Président.

M. Lessard: M. le Président, il y aurait consentement. Je pense bien que cela va aussi favoriser les personnes qui sont ici. Cependant, comme, M. le Président, vous étiez prêt à l'annoncer, on va suspendre la séance une quinzaine de minutes.

Le Président (M. Bordeleau): J'aimerais suspendre la séance cinq minutes pour qu'on se dégourdisse les jambes un peu. On prendra à la suite les trois autres mémoires. Le prochain mémoire sera celui du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal. En attendant, la commission suspend ses travaux cinq minutes.

Suspension de la séance à 18 h 13

Reprise de la séance à 18 h 30

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

Le prochain mémoire que nous entendrons est celui du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal. Vous pouvez commencer en vous présentant et en présentant les gens qui vous accompagnent.

Service de police de la CUM

M. Vignola (Henri-Paul): Mon nom est Henri-Paul Vignola, directeur du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal. Je suis accompagné de Me Louise Laurendeau de l'étude légale du Service de police de la CUM.

M. le Président, messieurs les membres. Je tiens à vous remercier au nom du Service de

police de la Communauté urbaine de Montréal du privilège que vous nous donnez de vous soumettre le présent mémoire.

Le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal porte un grand intérêt à l'avant-projet de loi sur le Code de la route déposé à la dernière session de l'Assemblée nationale. Aussi, tenons-nous à faire quelques commentaires sur certains articles de l'avant-projet nous touchant plus particulièrement.

Le Code de la route est, sans doute, la loi québécoise la plus connue des policiers puisque son application est, pour eux, quotidienne. Ils sont donc à même d'en constater toutes les imprécisions et les imperfections qui rendent plus difficile leur travail de gardiens de la loi; problèmes d'interprétation, mais aussi absence de dispositions sur certaines conduites qui mériteraient sanctions ou pouvoirs mal définis.

C'est donc avec plaisir que nous notons le souci de précision qui transparaît à la lecture de l'avant-projet de loi sur le Code de la route. Bien que beaucoup plus volumineux que le présent code, l'avant-projet de loi, par sa construction et sa rédaction mieux structurées et plus logiques, permettra à ses utilisateurs une consultation facilitée.

Nous voulons toutefois suggérer quelques modifications dans le but de clarifier certains articles et d'en rendre l'application plus facile pour le policier. Nous proposons aussi d'inclure dans le Code de la route des dispositions qu'il nous semble utile d'y voir.

Au niveau des définitions, nous suggérons qu'une définition de ce qui constitue un accident, qui se lirait comme suit, devrait apparaître dans le Code de la route: "Un accident est un événement entraînant des dommages corporels ou matériels attribuables au mouvement d'un véhicule routier sur un chemin public". Dans le Code de la route, il n'existe aucune définition du mot "accident". Nous devons nous référer à la Loi de l'indemnisation ou simplement à la définition juridique qui apparaît dans un dictionnaire. Je pense que cette définition serait une précision importante dans la prise des rapports d'accidents.

A l'article 25, nous suggérons que l'obligation du propriétaire d'un véhicule sujet à l'immatriculation d'aviser le directeur de tout changement d'adresse s'applique même lorsque l'immatriculation est suspendue afin que cette information soit disponible dès que la période de suspension sera terminée, afin de permettre au Service de police d'avoir une continuité d'information des données. Souvent, le fait de ne pas avoir cette information nous crée des difficultés lors de poursuites pour infractions au Code de la route, non payées.

A l'article 39, nous souhaiterions voir établir le principe que les plaques d'immatriculation délivrées par le Bureau des véhicules automobiles du Québec aient une correspondance directe avec le type de véhicule, tel que défini au Code de la route. On éviterait ainsi la confusion qui a découlé, l'année dernière, de la plaque "V" qui ne correspondait à aucun type précis de véhicule et,

cette année, de la plaque "M" qui est apposée non seulement pour les motocyclettes, mais aussi pour les véhicules visés à l'article 15a. Il devenait alors difficile pour les policiers de savoir si on devait appliquer à ces véhicules les dispositions visant les motocyclettes. En fait, ce qu'on demande, c'est de mettre de l'ordre dans le système de numérotation des plaques d'immatriculation.

L'article 44. En ce qui concerne l'interdiction de fixer à l'avant du véhicule une plaque qui peut être confondue avec la plaque d'immatriculation, nous suggérons que cette notion soit clarifiée puisque l'interprétation du présent article 28, paragraphe 3, qui est au même effet, a posé des difficultés, notamment quant à la présence de chiffres sur des plaques dites décoratives. On voudrait qu'on puisse établir des normes pour éviter l'arbitraire dans l'application de la loi. On trouve que l'expression "qui ne peut être confondue" est trop générale et prête à l'arbitraire.

Le chapitre IV concernant le permis de conduire devrait contenir une infraction pour le détenteur d'un permis de conduire qui prête ce permis à une autre personne. La personne qui s'identifierait, pour quelque fin que ce soit, avec le permis d'une autre personne commettrait aussi une infraction. Le permis de conduire étant utilisé de façon courante comme pièce d'identité, cela permettrait, dans des cas mineurs, de porter une accusation de gravité moindre que celle de supposition de personne qui est contenue au Code criminel et dont la peine maximale est de quatorze ans.

En bref, actuellement, on est appelé à frapper une mouche avec un bâton de baseball tandis que si on avait une stipulation dans le Code de la route, cela nous éviterait d'avoir à poser des gestes semblables. C'est une infraction qui est moins grave, qui présente moins de conséquences sur le plan social, et cela deviendrait pour tout le monde un outil beaucoup plus approprié dans les circonstances.

La suggestion faite en regard de l'article 25 s'appliquerait aussi à l'article 77.

Le dernier paragraphe de l'article 111 qui autorise un agent de la paix à visiter l'établissement d'un recycleur ne crée pas d'infraction pour celui qui lui en refuserait l'accès ou entraverait son travail. Nous suggérons qu'une infraction spécifique soit établie à cet effet. Encore là, c'est pour éviter une infraction beaucoup plus grave au Code criminel en vertu de l'article 118 qui permet à un policier de porter une accusation d'entrave au travail d'un agent de la paix, qui est un acte mixte qui entraîne un maximum de deux ans d'emprisonnement et un casier judiciaire.

L'article 143. Nous tenons à appuyer cette disposition qui réglerait de nombreux problèmes quant aux accusations ayant trait aux suspensions d'immatriculation ou de permis de conduire. Au sujet des personnes faisant l'objet de suspensions, qui souvent négligent d'aviser le Bureau des véhicules automobiles du Québec de leur changement d'adresse, l'absence de réception de l'avis de suspension devenait une défense toute trouvée

et rendait souvent illusoire la poursuite de ces infractions.

L'article 154. Nous suggérons que le pouvoir de confiscation décerné à l'agent de la paix par cette disposition s'applique non seulement sur demande du directeur du Bureau des véhicules automobiles du Québec, mais aussi dans tous les cas où le policier constate lui-même qu'une personne continue à utiliser un permis de conduire, un certificat ou une plaque d'immatriculation qui sont l'objet d'une suspension ou d'une révocation.

L'article 184. Nous suggérons qu'aux fins de cette disposition un véhicule d'urgence puisse comprendre un véhicule utilisé par un médecin, principalement aux fins de répondre à des appels d'urgence. Ce type de service qui s'est développé au cours des dernières années sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal ne constitue pas un service d'ambulance au sens de la loi puisque ce véhicule ne transporte pas de malades ou de blessés, mais nous sommes d'avis qu'il devrait bénéficier de certaines des prérogatives qu'on accorde aux véhicules d'urgence. Je pense à l'organisme privé qui s'appelle Tél-Médec qui oeuvre sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal qu'on peut considérer d'une certaine façon comme un collaborateur très étroit quant aux urgences. Il nous rend de grands services, en particulier lorsqu'on est pris devant un accident fatal ou des morts subites. Il doit se promener d'une extrémité à l'autre de la communauté urbaine. Actuellement, il a des feux clignotants de couleurs rouge et bleu. On se sentirait très mal à l'aise de lui donner des billets de contravention quand on a constamment besoin du personnel de cet organisme privé. Donc, il profite d'une tolérance qui est contraire à la loi et cela indispose tout le monde. D'ailleurs, on l'a avisé que possiblement on prendrait des dénonciations contre lui, mais on retarde toujours, parce qu'effectivement, ces gens sont constamment avec le personnel policier.

L'article 185. Nous notons qu'aucune pénalité n'est fixée en regard de cette disposition sinon la confiscation que peut en faire l'agent de la paix. Nous suggérons donc qu'une pénalité soit établie.

L'article 312. Nous appuyons le principe mis de l'avant au deuxième paragraphe de cet article. Cette disposition pourra contribuer à augmenter le sens des responsabilités du conducteur impliqué dans des accidents.

L'article 329. L'article 44, paragraphe 1 de l'actuel Code de la route, quant aux croisements et aux dépassements d'autobus scolaires, apparaît difficilement applicable pour les grandes artères de la Communauté urbaine de Montréal. La disposition projetée en excluant les rues séparées par un terre-plein ou par une autre séparation physique surélevée constitue déjà une amélioration. Nous proposons toutefois d'exclure aussi les chaussées comportant six voies de circulation ou plus. Il nous paraît préférable que le circuit des autobus soit modifié pour laisser monter ou descendre les enfants sur une rue moins achalandée plutôt que bloquer la circulation pendant plusieurs

minutes sur une grande artère. Dans les autres rues, il serait sans doute suffisant de prévoir que le croisement d'un autobus scolaire ne pourra s'effectuer qu'après avoir fait un arrêt complet et s'être assuré que cette manoeuvre pouvait se faire en toute sécurité pour les écoliers.

L'article 380. L'article 380 touche deux aspects, l'aspect identification et le point de démerite. Je veux toucher le premier point, l'identification. Cette disposition qui prévoit qu'un billet d'infraction peut être remis à toute personne commettant une infraction au Code de la route n'établit toutefois pas comment le policier pourra ainsi procéder si la personne — piéton, passager ou cycliste — refuse de s'identifier de façon satisfaisante. La récente décision de la Cour suprême dans l'affaire Moore est bien venue dire qu'un cycliste commettait une infraction à l'article 118 du Code criminel s'il refusait de s'identifier, mais les juges, majoritairement, se sont basés pour ce faire sur des dispositions de la Loi des poursuites sommaires de la Colombie britannique qui n'a pas d'équivalent au Québec. Bien que la Cour d'appel ait décidé que cette obligation découlait de la Common Law, argument qui n'a pas été renversé, mais simplement ignoré par la Cour suprême, il nous paraît souhaitable que le Code de la route prévoie une solution à ce problème ce qui éviterait d'avoir recours inutilement au Code criminel à la suite d'une infraction mineure. Nous suggérons donc que le policier puisse effectuer l'arrestation sans mandat de toute personne qui, ayant commis une infraction au Code de la route, refuse de s'identifier de façon satisfaisante à l'agent de la paix qui le requiert aux fins de l'article 380. Encore là, on a le choix, si la personne refuse, de détenir la personne et si elle ne veut pas s'identifier de porter une accusation d'entrave à un agent de la paix, qui est un acte mixte qui entraîne un maximum de deux ans.

Je pense que la proposition que je vous fais rentre exactement dans l'esprit de la déjudiciarisation qui a justement pour but d'éviter de placer le citoyen dans le rouage administratif de la justice et surtout de faire un dossier à quelqu'un.

La deuxième partie touche le point de démerite. Par ailleurs, quant à l'exigence que le billet d'infraction contienne la mention du nombre de points de démerite qu'entraîne une condamnation, nous sommes d'avis que cela amènera, pour les policiers, un travail supplémentaire qui pourrait être évité en dressant au verso des billets la liste des infractions entraînant des points de démerite ainsi que leur nombre. Il y a d'autres raisons sur le plan pratique. Je pense que cela entraînerait, en supposant que le policier se trompe, une contestation, en cas d'erreur du policier, soit à la cour ou qu'on demande une annulation de billet au niveau des services de police ou au niveau du greffier, et on considère aussi que cet ajout n'est pas un élément essentiel à la rédaction du billet.

(18 h 45)

En pratique, à part cela, on considère que ce serait l'occasion d'engendrer des disputes inutiles entre le policier et le citoyen, parce qu'on com-

prend le contexte émotif dans lequel se déroule habituellement l'émission d'un billet de contravention à la circulation. Donc, si on peut éviter des troubles inutiles, faisons-le.

A l'article 427, la portée de cette disposition devrait être élargie pour permettre à l'agent de la paix de remiser un véhicule sans immatriculation valide ou dont le conducteur ne détient pas de permis de conduire valide. C'est en effet le seul moyen efficace de s'assurer que l'infraction ne sera pas continuée ou répétée. C'est le cas, par exemple d'un permis non valide ou suspendu ou valide, mais non de la classe appropriée.

D'autres réflexions touchent le Code de la route et les jeunes. La nouvelle Loi sur la protection de la jeunesse en ce qu'elle s'applique aux jeunes de moins de 18 ans qui possèdent ou conduisent un véhicule automobile, établit des procédures qui apparaissent inappropriées ou mêmes injustes. De l'avis même des intervenants sociaux avec lesquels notre service collabore pleinement et régulièrement dans l'application de cette nouvelle loi, les mécanismes d'intervention sociale prévus à la loi 24, s'appliquent fort mal au cas d'un jeune à qui l'on a confié, en lui remettant un permis de conduire, des responsabilités d'adulte. Il n'est pas juste pour ce jeune lui-même et pour la sécurité des autres utilisateurs de la route, de lui permettre de s'acquitter de ses obligations comme tout autre conducteur. Il nous importe principalement que les jeunes conducteurs qui mettent en danger la vie de leurs concitoyens soient sujets à la perte des points de démerite et à la suspension de leur permis de conduire. Je pense que ce serait une grande école vers l'âge adulte.

Nous suggérons donc que les infractions au Code de la route qui ont trait à la conduite ou à la propriété d'un véhicule automobile soient poursuivies selon la procédure établie au Code de la route, nonobstant les dispositions de Loi sur la protection de la jeunesse.

Nous voulons enfin souligner une ambiguïté touchant l'agent de la paix, du fait qu'à certaines dispositions, par exemple, l'article 111, où on parle "d'un officier du ministère ou d'un agent de la paix chargé de l'application du présent code", et qu'ailleurs, par exemple, à l'article 320, on utilise les termes "un agent de la paix ou un officier du ministère chargé de l'application du présent code". On devrait éliminer cette disparité dans la rédaction, afin qu'il n'y ait pas de doute quant aux pouvoirs des agents de la paix de faire appliquer toutes les dispositions du Code de la route.

Je vous remercie, messieurs, de m'avoir donné l'opportunité de faire cette présentation.

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

M. Lessard: M. le Président, je pense que c'est nous qui devrions vous remercier. Nous avons eu, je pense, depuis le début de cette commission parlementaire d'excellents mémoires.

C'est l'objectif et c'est très important. On doit remercier Mlle Laurendeau également qui a certainement dû contribuer à ce mémoire. J'aurai juste une question à vous poser parce que je vous avoue que l'ensemble, en tout cas, une grande partie des recommandations que vous nous faites vont nous permettre très honnêtement de clarifier encore beaucoup mieux le Code de la route, et je pense que vous avez fait un excellent travail. Malgré tous les risques qu'il peut y avoir au gouvernement, on constate que ces commissions parlementaires sont importantes, parce que du point de vue de la clarification — je comprends qu'il y a des objectifs qu'on n'a pas discutés encore comme tels — d'un certain nombre d'articles, je vous avoue que c'est un mémoire d'une qualité très supérieure et je vous en remercie.

J'aurais une question à vous poser, étant donné quand même que vous êtes le directeur du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal. J'aimerais vous poser une question qui est en discussion. Qu'est-ce que vous pensez du virage à droite?

M. Vignola: Le virage à droite. Bon! Je vais vous répondre qu'en principe je suis en faveur, mais qu'en pratique je suis contre. Cela ne vous aide pas beaucoup, n'est-ce pas?

M. Lessard: C'est quasiment une réponse de ministre!

M. Vignola: Disons que je vais reprendre l'argumentation qui vous a été servie par les autorités de Montréal. En fait, à Montréal, on peut dire que les automobiles et les piétons sont très indisciplinés. Il ne s'agit pas de les blâmer, il ne s'agit pas de faire une en-tête de journal pour dire que les automobilistes et les piétons sont indisciplinés, il y a des raisons à cela. C'est pour cela que je dis que je serais en faveur, mais à certaines conditions.

Premièrement, il faudrait changer la position des autobus de la CTCUM qui stationnent toujours d'un côté de l'intersection, ce qui veut dire que, si on obstrue l'intersection, vous allez obliger les gens qui vont tourner à droite à passer devant l'autobus. Les feux de circulation étant obstrués, on engage les gens dans la rue.

Deuxièmement, je serais en faveur si le législateur imposait de façon graduelle, surtout à Montréal, l'usage de signaux de circulation prioritaires pour les piétons aux intersections où il y a des feux de circulation conventionnels. Si on va dans les autres provinces, on dit: Les piétons sont donc respectueux des règlements! Si vous regardez, partout il y a des signaux prioritaires pour les piétons; donc, on a créé un entraînement. En fait, les gens ne sont pas bêtes, ils ne sont pas plus bêtes au Québec qu'ailleurs, il s'agit de faire leur éducation et de les convaincre que c'est nécessaire pour leur propre protection. Il faudrait insister, en particulier auprès de la ville de Montréal, pour qu'elle installe des signaux prioritaires pour les piétons. Evidemment, cela va entraîner des coûts et c'est pour cela que je suggérerais que le

législateur prévienne de façon graduelle cet établissement. A ce moment-là, je serais prêt à souscrire à ce nouvel amendement du Code de la route.

M. Lessard: Dans le Code de la route, on prévoit même des subventions aux municipalités pour qu'elles favorisent de telles mesures.

M. Vignola: Sans ces signaux, le risque est trop grand d'augmenter le nombre de blessés et de morts parmi les piétons à ces intersections parce que c'est au plus fort la poche actuellement. C'est le piéton ou l'automobiliste et c'est toujours une course contre la vie!

M. Lessard: En tout cas, je vous remercie beaucoup.

M. Vignola: J'aurais peut-être quelque chose à ajouter, ce n'est pas dans mon mémoire et ça touche la question de la photo sur la carte d'identité. J'ai entendu des remarques ce matin et, personnellement, je serais en faveur de la photo sur la carte d'identité justement pour empêcher les faussaires et les fausses identités. Je pense que ce serait une façon d'abord très simple de contrôler l'identité des personnes. On a beau faire une description physique sur la carte, ce n'est jamais comme une photo.

Un autre point concerne la vitesse sur les autoroutes. Je n'en ai pas parlé dans le mémoire parce que cela ne concernait pas tout à fait la communauté urbaine, mais si vous me donnez l'occasion de glisser mon point de vue...

M. Lessard: Je vous aurais posé la question.

M. Vignola: ... je serais d'avis qu'on uniformise la vitesse à 60 et 100 de telle sorte qu'on ne crée de confusion ni chez le citoyen ni chez le policier. A un moment donné, les gens ne savent pas additionner et cela crée de la confusion. A un tel, on accorde un privilège — en somme, cela devient presque un privilège — et à d'autres, on le défend. Les gens qui sont ignorants et qui viennent de l'extérieur seront peut-être portés à respecter la vitesse la plus élevée; à un moment donné, on les rappelle à l'ordre, mais ils ont eu un mauvais exemple.

Concernant le jour où on va appliquer le nouveau code, cela va avoir tout un impact sur les services de police et il faut que je vous en parle. D'une certaine façon, le nouveau code va devenir révolutionnaire pour le policier et cela va nécessiter de la formation de la part des policiers. Je demanderais que le gouvernement prévienne des programmes subventionnés, pour nous aider à dispenser un enseignement de la meilleure qualité possible à ces policiers, et un recyclage d'une durée d'au moins 50 heures. Je serais d'avis qu'on ait des programmes préparés à l'avance à l'Institut de police avec un manuel pour l'étudiant, un manuel pour l'instructeur, des moyens audiovisuels disponibles pour tous les services de police, un peu — je ne veux pas employer

l'expression anglaise — comme un paquet tout fait d'avance dont on n'a qu'à enlever la ficelle pour le déballer sur place. Pour les corps de police de petite et de moyenne dimension, l'institut devrait prévoir des équipes d'instructeurs itinérants qui soient à la disposition de ce personnel, un peu selon l'exemple qu'on a suivi pour l'application de la Loi sur la protection de la jeunesse où, effectivement, l'Institut de police a fait un effort surhumain pour, en très peu de temps, rejoindre plusieurs milliers de policiers.

Un point a été soulevé par la ville de Montréal concernant le contrôle de la vitesse. Je ne sais pas si cela vous intéresse d'avoir mon point de vue, mais si vous le sollicitez, je vais vous le donner.

M. Lessard: Allez-y.

M. Vignola: Au départ, je pense que la commission de police devrait définir les tâches considérées comme faisant partie de la fonction policière. Je considère que le contrôle de la vitesse est une responsabilité policière. Si elle est accordée à d'autres que les policiers, d'après moi, il y a chevauchement dans les tâches et conflit de juridiction. Il faut se rappeler que le contrôle de la vitesse et les autres infractions de la circulation en mouvement sont souvent à l'origine d'enquêtes policières et criminelles qui ont entraîné l'arrestation de suspects et de personnes en fuite.

D'abord, si c'est accordé à d'autres, cela va créer un désintéressement du personnel policier et c'est un peu l'erreur qui a toujours existé — je ne dirai pas au Québec, mais je peux parler de mon expérience à Montréal — d'avoir considéré le problème de la circulation comme le problème d'un autre. A une époque, nous, au service de police de Montréal, on avait des sections spécialisées d'environ 200 policiers qui s'occupaient exclusivement du problème de la circulation. Ils portaient des casques blancs. L'ouvrage de la circulation et de la prévention des accidents, c'était aux casques blancs. Les casques noirs, eux, il pouvait y avoir n'importe quelle infraction, ils n'appliquaient pas ça. Aujourd'hui, on a impliqué tout le monde, on a développé un système de micro-analyse des accidents de telle sorte qu'on rend le directeur d'un poste responsable de la prévention des accidents et il doit impliquer tout son personnel. S'il a 150 policiers, il y a 150 policiers qui travaillent sur la prévention des accidents. L'an passé, on a réussi à diminuer de 8% les accidents sur le territoire de Montréal; cette année, on a été un peu moins chanceux. Tout de même, tout le monde est impliqué dans la prévention.

En créant des classes de policiers spécialisés, on risque de désintéresser le policier de sa tâche première qui est la prévention et la sécurité des citoyens.

M. Lessard: M. Vignola et Mlle Létourneau, soyez convaincus que beaucoup de vos recommandations seront intégrées à l'intérieur du nouveau Code de la route parce que cela a apporté un

éclaircissement. Concernant la photo sur la carte d'identité, il faut que cela soit discuté avec le ministre de la Justice. Au Québec, c'est une discussion importante, c'est le fameux problème d'en arriver à la carte d'identité obligatoire et là, tout citoyen est poigné pour s'identifier chaque fois qu'il fait la moindre chose.

M. Vignola: Oui, mais je pense qu'on déforme l'affaire. En réalité, le citoyen qui aurait une carte d'identité se ferait bien moins achaler que s'il n'en avait pas.

M. Lessard: Dans le fond, vous avez raison.

M. Vignola: En réalité, la plus grande façon de sauver la liberté de la personne c'est justement quand il y a moyen de s'identifier. C'est à partir du moment où il n'y a pas moyen de s'identifier que les problèmes commencent. On l'amène au poste et tout le charivari qui va avec ça.

M. Lessard: Comme dans le domaine de la finance, si vous n'avez pas de carte de crédit, vous ne pouvez pas emprunter!

M. Vignola: C'est cela.

M. Lessard: C'est exact. D'ailleurs, je pense que tous les députés à l'Assemblée nationale ont...

Une Voix: Ils ont des cartes de crédit!

M. Lessard: ... des cartes de crédit, certainement, mais ils ont aussi une carte d'identité où leur photo apparaît. Je suis bien d'accord avec vous, mais si j'ai oublié ou perdu ma carte, si je ne l'ai pas, là... Avec toutes les cartes qu'on a au Québec, on peut toujours en trouver une pour s'identifier. C'est toujours le danger d'en arriver à des abus. Vous connaissez un peu le système dans certains pays européens.

M. Vignola: Mais on a du chemin à faire avant d'en arriver là, ne vous inquiétez pas!

M. Lessard: Il y a du chemin, oui, mais parfois cela va plus vite qu'on pense, M. Vignola. Je vous remercie et soyez convaincu qu'on va tenir compte de la grande partie — avec M. Laflamme, on a constaté que les recommandations que vous faisiez étaient très sérieuses — de vos recommandations et on vous remercie de la qualité de votre mémoire.

M. Vignola: Je vous remercie.

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

M. Gratton: Je veux faire miennes les paroles du ministre quant à la qualité du mémoire, quant aux sujets qui seront sûrement retenus par le gouvernement et appuyés par l'Opposition officielle. Votre mémoire, aussi bien que les remarques

qui ont suivi, a relevé plusieurs points inédits, dont personne ne nous avait parlé depuis le début de ces séances, comme d'autres ont rejoint des recommandations que nous avons entendues de la part de l'Association des policiers provinciaux hier aussi bien que l'Association des chefs de police et pompiers du Québec.
(19 heures)

Je suis particulièrement heureux d'avoir entendu les commentaires que vous faisiez, je pense, à titre personnel, mais avec une expertise peu commune sur le virage à droite au feu rouge. On avait l'impression, jusqu'à aujourd'hui, ayant entendu la ville de Montréal hier s'y opposer et même faire état d'une étude qui était loin d'encourager le gouvernement à se diriger dans ce sens-là, que tout le monde à Montréal s'y opposait, y inclus les chauffeurs de taxi et la police de Montréal. Or, aujourd'hui, grâce à votre témoignage et à celui de la ligue A-11, on constate que le gros problème qui pourrait contrevenir à la possibilité de permettre ces virages à droite sur feu rouge à Montréal, c'est la localisation des arrêts d'autobus, qu'il s'agirait de refaire, ainsi que les autres conditions, les autres qualifications que vous avez apportées, à savoir de le faire de façon graduelle, de faire une éducation. Tout le monde convient de cela.

Personnellement, quant à moi, l'impression que j'avais hier s'est fortement modifiée aujourd'hui grâce à votre témoignage, et je vous remercie pour celui-là comme pour les autres.

M. Vignola: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie également, M. Vignola, ainsi que Mlle Laurendeau, pour votre rapport à la commission. J'appelle maintenant le service de police de la municipalité de Rock Forest.

Service de police de Rock Forest

M. Tremblay (Richard): M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de cette distinguée commission. Je tenterai d'être aussi bref que mon prédécesseur, M. Vignola. Permettez-moi de me présenter. Je suis le sergent Richard Tremblay, de la section communautaire de la police de Rock Forest située dans la région de Sherbrooke. Je suis accompagné de mon directeur de police, M. Richard Parenteau, qui m'aidera à répondre à vos nombreuses questions.

Permettez-moi, M. le ministre, tout d'abord de vous dire merci au nom des citoyens que je représente comme policier, car ce projet de refonte du Code de la route, cet avant-projet, remplit les exigences de notre société d'aujourd'hui. Permettez-moi de vous souligner quelques détails que nous aimerions ajouter à cet avant-projet.

Nous avons tout d'abord préparé ce mémoire en deux sections: une section de recommandations et une autre de suggestions. Je vous parlerai tout d'abord de l'article 33.1 du Code de la route. M. le ministre, je serai assez bref. Vous savez

qu'actuellement au Québec l'article 33.1 oblige le véhicule automobile à être muni de fermeture à clef et d'appareils pour empêcher qu'il ne soit mis en mouvement. Lorsque le véhicule est laissé seul sur un chemin public, il doit être mis et tenu sous clef ou fermé de façon qu'il ne puisse être mis en mouvement. Je ne vous apprendrai rien, M. Lessard, en vous disant qu'au Québec actuellement nous avons plus de 20 000 véhicules volés annuellement. C'est à la suite de l'étude de votre avant-projet que nous apprécions énormément les permis de recycleurs qui vont contrecarrer un pourcentage assez élevé... ce qui va causer de sérieux problèmes au receleur de pièces de véhicules volés. Par contre, M. le ministre, je pense qu'il serait très important d'intensifier auprès de la population des campagnes de publicité, comme vous le faites, par exemple, pour la ceinture de sécurité, pour qu'elle comprenne l'importance qu'il y a à respecter cet article du Code de la route, et de faire preuve également d'une certaine sévérité envers ceux qui commettent des infractions.

Vous allez me dire, M. le Président: Ecoutez! Je ne pense pas que les policiers vont commencer à surveiller les gens qui laissent leur véhicule déverrouillé ou leur clef à l'intérieur. Je pense que les gens devraient être informés du fait qu'ils ont le devoir de le faire. Cela diminuerait le pourcentage très élevé de vols d'automobiles qui, au niveau de la gestion policière, prennent énormément du temps de tous les corps policiers alors que ceux-ci sont financés par les deniers publics.

Je remarque, dans l'avant-projet du Code de la route, M. le ministre, que maintenant vous identifiez le vélomoteur, le cyclomoteur et la motocyclette. Permettez-moi de vous faire remarquer l'expérience du Danemark. Il s'est glissé une erreur de transcription lors de la présentation du mémoire. Ce n'est pas une étude sur les cyclomoteurs qui a été faite au Danemark, mais bien une étude sur les vélomoteurs et qui appuie énormément la thèse d'exiger les casques obligatoires pour le vélomoteur. Mais je pense, M. le ministre, considérant le jeune conducteur qui circule au Québec actuellement sur les cyclomoteurs, considérant que c'est quand même notre société de demain en grande partie qui se véhicule là-dessus au Québec, je pense que ce jeune de quatorze à seize ans qu'on oblige à jouer au hockey avec un casque protecteur, nous devrions l'obliger à porter un casque protecteur, même sur son cyclomoteur.

Je vous assure, M. Lessard, que lorsqu'on se rend à un accident impliquant un jeune homme de quatorze à seize ans circulant sur un cyclomoteur, souvent, s'il avait eu un casque, il serait beaucoup moins gravement blessé et je pense que le présent avant-projet du Code de la route devrait y annexer le port obligatoire d'un casque protecteur pour le cyclomoteur, approprié à ce type de véhicule. Je pense qu'il devient très important de le faire.

Permettez-moi, M. le Président, de vous souligner, ainsi qu'à M. le ministre et messieurs les membres de cette commission qu'au niveau de l'article 44.1 du Code de la route actuel, je suis un

peu en désaccord avec l'avant-projet de refonte du Code de la route en ce qui a trait à la circulation des autobus scolaires sur les artères munies de séparations, de terre-pleins, ou de voies, ou de choses rigides.

Je constate dans l'avant-projet, M. Lessard, que pour l'automobiliste qui croisera, sur un chemin public muni d'un terre-plein, il ne sera pas nécessaire d'arrêter pour ce véhicule autobus scolaire-là. Mon prédécesseur, M. Vignola, mentionnait que cela créait une situation de circulation et qu'il serait important de modifier les parcours. Je sais que cela coûte énormément cher, mais si on n'oblige pas les automobilistes qui croisent l'autobus scolaire sur une artère large munie d'un terre-plein à arrêter, je pense qu'il serait important d'exiger des compagnies de transport scolaire lorsqu'elles ont à voyager des étudiants en bas âge sur les voies rapides, qu'elles fassent descendre ces enfants du côté où ils résident.

J'essaie, M. le Président, d'être assez rapide dans l'explication. J'invite les membres de cette commission à analyser les documentaires que j'y annexe et je me rends immédiatement à l'article 48.3, paragraphe 2, du présent Code de la route qui indique: "Quand il n'y a pas de trottoir à l'usage du piéton, celui-ci doit emprunter l'extrême gauche du chemin public de façon à croiser la circulation automobile".

Vous savez, M. Lessard, qu'on entend parler à la radio et à la télévision, on incite les gens à participer, à faire de la marche à pied, à faire du jogging, à participer à une activité physique. Je fais allusion à Kino Québec qui fait cela régulièrement. De plus en plus, des gens adhèrent à cette pratique et je pense qu'il serait important, considérant le nombre important d'accidents de piétons le soir, d'annexer au présent Code de la route le port de matières réfléchissantes la nuit; ce devrait être obligatoire pour les gens qui circulent la nuit au Québec.

Je vous entretiendrai quelques instants, M. le Président, de l'arrêté en conseil 1464. Depuis les dix dernières années, M. le ministre, nous avons participé à l'application de l'arrêté en conseil 1464. Il est important de vous souligner que nous avons toujours reçu une excellente collaboration du service d'inspection mécanique de votre ministère dans l'humaine mesure du possible. Je constate avec l'avant-projet, l'arrivée bientôt au Québec de centres de vérification mécanique qui permettront, évidemment, de diminuer les délais interminables que nous avons à endurer et que l'automobiliste a à supporter financièrement.

Je vous donne un exemple très précis: un automobiliste dans l'Estrie actuellement qui se fait arrêter par un policier — preuve à l'appui — il y a un délai qui s'écoule entre six et même jusqu'à 24 jours, avant qu'un inspecteur du ministère soit capable de venir faire subir à ce véhicule une inspection de véhicule automobile.

Vous savez, M. Lessard, cela va bien lorsqu'on arrête une personne qui vit dans l'Estrie qui peut retourner chez elle en véhicule taxi ou en autobus,

mais il nous est arrivé régulièrement d'arrêter des gens de l'extérieur, de Toronto ou de Montréal et lorsque le policier a le doute raisonnable de croire que ce véhicule est dangereux pour les autres automobilistes, il n'est pas question de faire des 48 heures.

Le doute raisonnable est très important et je pense que lorsque nous prenons la décision de faire inspecter un véhicule pour des raisons vraiment sérieuses, qu'on arrête un automobiliste, M. Lessard, et que le véhicule a une pédale à frein au fond du plancher que le frein à main ne fonctionne pas, que nous ouvrons la valise et que le tour du support du réservoir est complètement pourri, je pense que ce véhicule est plus que dangereux. Alors, ce véhicule est immédiatement remis dans un garage à \$2 par jour, plus le remorquage et ce bonhomme doit retourner chez lui de ses propres moyens.

Nous avons même eu des poursuites contre notre service de police et votre ministère a eu des poursuites aussi à cause de ces délais interminables. Nous avons très hâte, en tout cas dans l'Estrie, M. le ministre, de vous entendre annoncer l'ouverture prochaine d'un centre permanent d'inspection mécanique qui nous permettra de vous prouver — contrairement à la revue Sécurité et transport dont je fais allusion dans ce mémoire — qu'il est très rarement mentionné que les véhicules impliqués dans des accidents n'avaient aucun défaut mécanique.

Vous savez, M. Lessard, étant policier depuis des années, je peux vous dire que ces déductions faites sont souvent basées sur la copie du rapport que le policier rédige, souvent sur un accident, par un numéro que le policier indique sur le rapport d'accident. Le policier a souvent à couvrir un gros accident, il est seul, il manque de personnel ou il y a énormément de circulation, alors, il ne fera pas l'enquête mécanique du véhicule pour déterminer la cause de l'accident. Ce sont pour des raisons de personnel, ou parce que le véhicule est vraiment trop endommagé, ou il y a une question de temps, que ces études mécaniques sont souvent référées au ministère des Transports lors d'accidents importants où il y a des poursuites criminelles.

Considérant, M. le ministre, que le taux d'accidents chez nos jeunes au Québec est assez important, considérant le jeune âge et selon les statistiques, les titulaires de permis de 16 à 19 ans sont les plus vulnérables d'accidents mortels au Québec. Considérant que la vitesse est encore un problème assez important, que le jeune homme de 16 à 19 n'a pas toujours les moyens d'avoir une limousine ou un véhicule en ordre, je pense qu'il demeure très important que les véhicules automobiles soient inspectés et nous serons très heureux bientôt de voir l'ouverture officielle, j'espère, d'un centre permanent chez nous dans l'Estrie. Je pense qu'au niveau du Québec, il est très important que ces inspections mécaniques se fassent.

Nous sommes heureux d'apprendre dans l'avant-projet, M. Lessard, que lorsqu'un marchand d'automobiles revendra, il sera obligé d'avoir un certificat d'inspection mécanique. Je

pense qu'il y a bien des jeunes qui achètent des véhicules qui actuellement se font royalement embarqués. Ces jeunes, assez souvent, causent des accidents et si tout le système était mis en branle, souvent on sauverait des vies.

Je ne vous entretiendrai pas plus longtemps, mais je vous assure que les inspections mécaniques sont quelque chose de très important. Chez nous, nous croyons à cela et nous croyons qu'il est important de ne pas créer de préjudices aux gens que nous arrêtons pour ces inspections et de leur faire subir des délais interminables incroyables qui causent des conflits entre la police et la commission de police. Les gens se plaignent un peu partout. Vous comprenez bien que même si on a de la pression, il n'est pas question que le doute raisonnable après trois ou quatre jours, qu'on dise: On n'en a plus. Le doute raisonnable est là et on attend l'inspection du ministère. Je peux vous assurer que nos statistiques prouvent que lorsque les véhicules sont inspectés, rarement sont ceux qui repartent avec un beau bonjour et un: Il n'y avait rien sur votre véhicule. On s'excuse de vous avoir arrêté. La majorité à 99,9%, M. Lessard, de ces véhicules sont plus que dangereux ou ont besoin de modifications importantes.

Permettez-moi, M. le Président, M. le ministre, je suis ici depuis hier et je constate un problème que tout le monde ressent à travers le Québec, tout le monde, même l'ex-ministre des Transports, M. Mailloux, mentionnait que plusieurs corps de police avaient de la difficulté au niveau municipal et tout cela, que les automobilistes du Québec étaient beaucoup plus respectueux des lois quand ils passaient les frontières des États-Unis. (19 h 15)

Je pense que le principe fondamental, M. Lessard, c'est que tout va dans l'éducation. Actuellement au Québec, nous en sommes très fiers, le ministère des Transports possède un système de points de démerite pour la personne qui commet des infractions au Code de la route. La présente suggestion, M. le ministre, serait la mise en application d'un système de points de mérite qui aurait pour but de permettre aux automobilistes respectueux de nos lois d'obtenir des avantages qui leurs sont dus et cela au profit de ceux qui font fi des lois régissant nos routes au Québec ou ailleurs.

Vous savez, M. Lessard, lorsqu'un policier intercepte un véhicule sur la route, habituellement, c'est afin de rédiger une contravention à ce dernier relatif au non-respect d'une loi routière. Mais il arrive rarement, et peut-être jamais, à ce même policier, d'arrêter un automobiliste pour le remercier d'avoir respecté la vitesse permise sur telle ou telle rue ou un arrêt obligatoire au coin d'une autre rue. J'ai personnellement, M. le ministre, tenté l'expérience et je vous assure que les gens en étaient restés bouche bée et semblaient très heureux et fiers de cette initiative.

En résumé, M. le ministre, la suggestion serait d'émettre, au conducteur détenteur d'un permis de conduire au Québec, des points de mérite qu'il pourrait accumuler d'année en année ou de six

mois en six mois s'il n'est pas arrêté pour infraction et, automatiquement, selon une norme établie en collaboration avec la Loi sur l'assurance automobile, diminuerait le coût d'immatriculation de son véhicule au niveau de la prime gouvernementale d'assurance et, s'il est non propriétaire d'un véhicule, diminuerait la prime d'assurance gouvernementale sur son permis de conduire. Comme chaque ville doit faire parvenir à votre ministère — nous laissons supposer — le nom de chaque contrevenant à la loi en vertu d'un règlement municipal, le contrôle pourrait bien se faire.

Rendu à ce point, M. Lessard, je pense qu'il y a une chose dont je dois vous informer et je pense que c'est une chose très importante, le système de points de démerite c'est bon en autant que tout le monde réfère à Québec, au contentieux du Code de la route, les informations que tel ou tel conducteur d'un véhicule automobile a commis une infraction. Je pense que vous savez où je veux en venir. Je pense qu'on devra bientôt, au Québec, en arriver à ce qu'un corps de police municipale ou non, la Sûreté du Québec, peu importe le nombre de policiers que nous avons dans notre corps de police, nous devons en arriver à acheminer, au contentieux du Code de la route, toutes les infractions et que la paiement se fasse au contentieux. Il y aurait une duplication incroyable de travail d'éliminée, il y aurait un contrôle beaucoup plus honnête et sérieux pour tous les automobilistes du Québec et je pense qu'il va falloir vraiment que le gouvernement envisage ce problème très sérieusement. Il ne faut pas se cacher que des gens créent de la partisanerie politique avec les points de démerite dans des municipalités. Il ne faut pas se le cacher. Chaque ville se doit d'informer le gouvernement d'une infraction commise par une personne. Mais je pense que le gouvernement aurait intérêt à faire enquête là-dessus. Je pense qu'il y a des municipalités qui font fi de ces recommandations et qui évitent à des amis de subir le même sort que d'autres automobilistes subissent.

Pour financer le système de points de mérite, M. le ministre, et permettre la réalisation de ce projet, il faudrait que le coût en soit absorbé par le conducteur non respectueux des lois et qu'en pourcentage, selon les points de démerite perdus, il paie plus cher pour conduire et circuler au Québec. Ce qui veut dire que le gars, M. Lessard, qui conduirait régulièrement d'une façon vraiment dangereuse, qui ne veut vraiment pas comprendre le bon sens, qui ne veut vraiment pas s'attacher, lorsqu'il renouvellera sa plaque de véhicule automobile, qu'il paie \$500 ou \$600 pour avoir un morceau de plaque. Lorsqu'il renouvellera son permis de conduire et que cela lui coûtera une petite fortune, je pense que l'année suivante, si cela coupe ses vacances d'été, il sera porté à dire: Ce serait bon de faire comme les autres.

Personnellement, j'ai fait du radar, j'ai arrêté des gens qui circulaient à une vitesse respectueuse de la loi. On les a informés qu'on les arrêterait parce que vraiment on voulait les féliciter de collaborer à la prévention routière; ces gens

étaient estomaqués. Les gens disaient: Vous m'arrêtez pour me dire: Merci. C'est la première fois de ma vie qu'un policier m'arrête pour me dire: Merci. Je pense qu'on est rendu en 1979. Il est grandement temps qu'on arrête de se servir de la police pour faire fonctionner le service de police et que ce policier serve justement à faire fructifier les deniers, que les budgets grossissent un peu et qu'on arrête de dire que la petite police municipale n'est pas partout pareille, mais je suis inquiet dans certains coins du Québec. Un policier, que ce soit un policier municipal de quelque ville que ce soit, c'est un policier qui a un devoir face à l'automobiliste et contrairement à ce qu'on peut penser, la police veut changer son orientation face aux citoyens. On ne veut pas seulement changer au niveau de l'application du Code de la route, on veut changer l'application de tout notre travail. Je vous parlerai dans deux secondes de la nouvelle orientation de la police face aux relations communautaires.

Mettez-vous à ma place, M. Lessard: si vous vous faites arrêter dans un petit village d'une façon cavalière, que vous venez vivre chez nous et que je vous demande votre collaboration pour participer à l'opération Volcan ou devenir membre de parents secours, et que vous êtes témoin d'un accident — c'est votre devoir de citoyen de collaborer avec moi —, vous allez peut-être dire: Qu'il fasse son travail comme l'autre là-bas, qu'il cherche. Cela crée des situations qui ne sont vraiment pas drôles. On dit: La police n'est là que pour nous arrêter. On fait vraiment notre possible pour essayer de suivre l'évolution de la société et, personnellement, je suis très fier de l'avant-projet du Code de la route. Je pense que ces petits points-là sont très importants. L'automobiliste du Québec n'est pas pire qu'ailleurs. Comme le disait M. Vignola, c'est une question d'éducation. Il est grand temps qu'on arrête de dire: Ecoutez! On conduit en fou, on a les pires statistiques, etc. La grande majorité de nos automobilistes au Québec a quand même le sens de ses responsabilités. Qu'est-ce que cela donne à ces gens-là, à part que d'entendre crier, surtout celui-là qui se fait arrêter...

Je pense qu'il est temps pour moi d'arriver à la dernière page de mon mémoire et de vous parler d'une expérience qu'on vit chez nous depuis le mois de mai 1979. Permettez-moi, M. le ministre, de vous citer clairement une phrase que vous avez dite hier après-midi et qui termine la dernière explication de ce mémoire: Il est grand temps pour tout le monde, surtout pour nous, d'arrêter de jouer au chat et à la souris. Ce temps-là est complètement révolu. Le policier qui utilise le radar se cache dans une courbe, dans une côte ou près d'une haie de cèdre et l'automobiliste surveillé d'un oeil agressif ce dernier. Le jeu commence et recommence de jour en jour dans la majorité des villes du Québec. Une chose est certaine — je le répète — ni l'un ni l'autre, policier et automobiliste, ne deviendront de très bons amis à la suite de ces manières plutôt cavalières. L'automobiliste ainsi intercepté dans un piège

radar ne saura, à l'avenir, de bon coeur offrir sa collaboration au service de l'ordre car il n'aura pas accepté l'attitude du policier et ce, même après des années.

La vie continue. Une nouvelle section se forme dans le corps de police où réside l'automobiliste; une section communautaire ayant comme principal but d'oeuvrer auprès de la communauté pour connaître ses besoins et travailler ensemble, la sensibiliser à la prévention routière et obtenir sa collaboration face à la lutte contre le crime. Non, ce pauvre policier qui croit en cette nouvelle orientation sera bien vite déçu, car comment voulez-vous que ce citoyen, ce bénévole, cet automobiliste, ce sportif, cette personne âgée ait de l'intérêt envers ce nouveau rôle très important pour l'évolution s'il possède encore en mémoire la méthode peu orthodoxe que j'ai personnellement — personnellement, M. Lessard — comme mes confrères, utilisée pour capturer des automobilistes au radar.

Je demeure, M. le ministre, convaincu du rôle important que joue le policier en utilisant judicieusement le radar sur nos routes au Québec. Mais étant moi-même policier depuis plusieurs années, je refuse d'endosser cette méthode. Comme je vous l'expliquais, le jeu du chat et de la souris commence à être révolu et il est grand temps de changer cette orientation. Croyez-vous que le témoin d'un véhicule suspect dans une rue hésitera avant de communiquer la situation à son service de police? Sûrement, car il pensera, dans sa tête, à sa prise de bec d'il y a quelques années avec le policier.

Considérant l'analyse du présent rapport annuel de la Sûreté du Québec de 1978, à la page 38, la Sûreté a enquêté sur 893 accidents mortels, 8160 accidents avec blessures corporelles et 50 992 accidents avec dommages matériels. Selon les mêmes sources d'information, les causes d'accidents de 1978 sont demeurées les mêmes que celles des années précédentes: les vitesses excessives dans les zones de 80 à 100 kilomètres.

Ces données sont quand même très inquiétantes, nous en sommes convaincus. Il faut effectuer des vérifications au radar sur nos routes. Mais jouons franc jeu: soyons professionnels, servons-nous de méthodes adaptées à notre société moderne et utilisons justement les media d'information. Dans l'Estrie, depuis le mois de mai 1979 — je vous invite, M. Lessard, si jamais vous vous rendez dans l'Estrie, à venir à Rock Forest: c'est ce qui relie l'autoroute des Cantons de l'Est à la ville de Sherbrooke; le boulevard a douze milles de longueur — nous avons fait imprimer 10 000 calendriers de 1979 et le directeur a adressé un message aux automobilistes de la région. Nous avons distribué, par l'entremise de tous les commerces, restaurants, épiceries, tabagies, plus de 10 000 calendriers et les journées en rouge sont les journées consacrées à l'opération radar. Le matin, nous annonçons dans les postes de radio de la ville les rues qui seront surveillées au radar au cours de cette journée-là. L'automobiliste connaît, par la date et la radio, les endroits.

C'est bien évident, M. le ministre, que je ne dirai pas, pour un boulevard de douze milles de longueur, aux automobilistes à l'écoute que je suis stationné à l'angle de telle rue et de telle rue, en direction de Montréal. Non, pas du tout. Nous avons, depuis quinze jours, annexé à ce calendrier et à cette information radiophonique des systèmes de pancartes qui sont, chaque fois que le radar est en opération, placées sur l'accotement des routes vérifiées. Cette pancarte indique: Attention! Nous vérifions votre vitesse au radar. Merci. Police de Rock Forest, Sherbrooke métropolitain. Le matin, de bonne heure, nous mettons ces pancartes-là dans les rues qui sont vérifiées. Je ne dis pas l'heure à laquelle le véhicule radar sera sur le boulevard Bourque. Je ne donnerai pas l'indication de l'intersection, mais nous tentons, par cette expérience, M. Lessard, de développer, de la part de l'automobiliste, une habitude volontaire du respect de la loi. On essaie de dire au gars qui demeure dans notre coin: Ecoute! Tu as le feu au derrière quand tu te fais émettre un billet de circulation parce que cela coûte une petite fortune. On est d'accord que cela coûte cher qu'on a un rôle drôlement difficile à jouer, celui d'aller chercher l'argent dans la poche des gens, surtout avec l'inflation qu'on connaît. Nous tenons d'inciter les gens à prendre cette habitude de respecter nos limites de vitesse permise.

Je vais vous dire, M. le ministre, que depuis le mois de mai, nous avons connu à ce jour — je ne peux pas vous donner aujourd'hui des chiffres précis, mais je vous promets de vous les faire parvenir à la fin de notre saison de radar — une baisse assez importante d'accidents avec blessés et une baisse d'accidents mortels. Nous avons constaté une chose très importante lorsque nous arrêtons un automobiliste. Lundi, il y a quinze jours, la veille de ce lundi alors que je suis venu présenter un mémoire à la commission de la justice, j'ai arrêté 125 automobilistes. J'étais très souriant, de bonne humeur et je n'avais absolument pas de rancune à les arrêter. Ces gens-là avaient, pour la majorité, leur calendrier et d'autres disaient: J'ai complètement oublié cela. Quand je vous parle de 125 automobilistes, M. Lessard, il faut que je vous dise qu'il passe peut-être 1000 automobiles à l'heure de chaque côté; c'est quand même un pourcentage assez important.

Cela m'amène à vous dire que l'important, c'est de créer un climat face à la police et au citoyen. Je ne vous dis pas que ce projet d'agenda radar est fantastique et incroyable, mais je vous dis qu'il est à l'avantage du gouvernement de l'étudier à fond et de venir voir nos résultats chez nous pour pouvoir arrêter cette cabale de radars et de toutes sortes de situations à travers le Québec qui créent justement une situation qui nuit à la crédibilité des policiers. Je suis quand même convaincu — je suis très convaincu — que les automobilistes de ma région sauront vraiment faire preuve de diligence et de respect de la loi et qu'ils sauront développer un respect des limites de vitesse permise.

C'est évident que le gars qui se fait arrêter se

dit: C'est de ma faute; je le savais. Le gars ne développe pas de l'agressivité envers le policier et même les policiers qui interceptent nous le mentionnent: Sur un nombre de X véhicules arrêtés, très rares sont ceux qui sautent sur nous autres comme auparavant. Vous savez que les automobilistes tentent de se vider le cœur. Je pense que le rôle de la police n'est pas de calculer le nombre de billets émis dans une journée de travail. Je suis heureux — permettez-moi de vous le souligner — de travailler avec un directeur de police qui me demande: Combien de fois as-tu été appelé sur les lieux d'un accident? Qu'est-ce que cela représente avec l'année passée et l'autre année avant? Notre problème important à nous, c'est cela. C'est le nombre d'accidents qui nous intéresse, ce qui se passe, où cela se passe et à quelle heure.

Permettez-moi, en terminant, de vous souligner que, depuis environ une semaine, un nouveau policier fait partie de notre corps de police et il s'appelle le constable Sanschagrin parce qu'il est toujours de bonne humeur. Nous appelons cela de la gestion d'équipement. Permettez-moi de vous faire remarquer une expérience que j'ai tentée dimanche dernier lorsqu'il passait 950 automobiles à l'heure sur le boulevard Bourque en direction de la ville de Sherbrooke. Une compagnie qui travaillait pour le ministère des Transports faisait une étude de statistiques. C'était une journée de radar. Nous avons installé dans un véhicule radar notre mannequin Sanschagrin qui opérait le radar. Environ un demi-mille avant son radar, il y avait des enseignes "Nous vérifions votre vitesse". Il y avait évidemment des policiers. Notre baisse de vitesse a été très importante. Même les gens qui travaillaient pour cette compagnie, qui font des analyses pour le gouvernement, ont été très emballés de voir l'efficacité de ce bonhomme qui est toujours de bonne humeur, je vous le répète. Comme j'avisais les automobilistes chez moi, je leur disais: Vous voyez ce nouveau policier est arrivé. Une chose drôle, les gens disent: Ecoutez! Si vous l'annoncez, si vous en parlez de votre constable Sanschagrin, les gens vont prendre l'habitude de dire que c'est un mannequin. Mais on avise bien les gens que régulièrement la relève de ce constable est faite par de vrais policiers.

Nous développons vraiment une habitude chez les gens, celle de respecter la présence de ce véhicule. Ils ne savent jamais si c'est un vrai policier ou non. Il faut être rendu près de lui pour le savoir. La première journée que nous l'avons essayé, il y a même des gens qui sont allés lui demander de l'information, mais il n'a pas répondu.

(19 h 30)

Le résultat, c'est que nous croyons qu'il est important de se servir des autos patrouilles qui à certains moments dorment à l'arrière d'un poste de police et permettez-moi, M. le ministre, de vous faire parvenir de l'information à la suite de ces expériences. Je vous le répète, M. le ministre. Il y a une solution très importante qu'il ne faut pas que vous oubliiez. Il va falloir que les infractions s'en

aillent toutes à la même place, qu'il y ait un contrôle à la même place pour tout le monde au Québec. Je vous remercie et je suis disponible aux questions. Je m'excuse si j'ai un peu dépassé le temps qui m'était alloué, mais l'emballement, vous comprenez, et l'attente que nous avons eue depuis deux jours...

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

M. Lessard: Non, c'était très intéressant, M. Tremblay. Même, je regrette des fois, quand j'entends des témoignages comme ceux-là, que les commissions parlementaires n'aient pas été télévisées, parce qu'il me semble qu'avec le témoignage chaleureux que vous avez donné sur cette nouvelle conception de la sécurité routière, aurait été énormément profitable pour l'ensemble des citoyens et aussi pour l'ensemble des policiers du Québec. Je suis convaincu que... d'abord, je pense bien que c'est vous et M. Parenteau, mais je ne sais pas quelle sorte de maire vous avez chez vous, parce que cette conception n'est malheureusement — comme le disait le député de Charlevoix au cours de cette commission parlementaire — pas partagée par l'ensemble des maires des petites municipalités qui cherchent bien souvent à aller chercher de l'argent et le policier est pris un peu entre la municipalité et sa responsabilité ou sa nouvelle conception sociale. Quant à moi, votre témoignage m'a énormément impressionné. Vous démontrez que votre travail n'est pas négatif; c'est un travail positif, d'autant plus que c'est quelque chose de nouveau. Ce n'est pas la routine régulière et je pense que ce sont d'eux — d'ailleurs, comme celui de M. Vignola tout à l'heure — excellents mémoires qui méritaient d'être entendus et qui auraient certainement, sans minimiser les autres pour autant — parce que je pense qu'on a eu d'excellents mémoires au cours de cette commission parlementaire — mérité d'être répandus à travers le Québec, parce que ce n'est pas souvent qu'on voit une nouvelle conception comme cela.

Combien êtes-vous de policiers à Rock Forest?

M. Parenteau (Richard): Nous sommes présentement quatorze policiers chez nous pour une population de 14 000.

Une Voix: Incluant le constable Sanschagrin.

M. Parenteau: On l'a oublié. On est quinze.

M. Lessard: Parce que si vous continuez tantôt avec le constable Sanschagrin, vous étiez en train de justifier la disparition des policiers. Mais par la suite, M. Tremblay a fait une...

M. Tremblay (Richard): Non, au contraire.

M. Parenteau: Non, on justifiait la présence de véhicules de police sur le chemin, plutôt qu'en arrière d'un poste de police, lorsque nous avons

des périodes où tous nos véhicules ne sont pas sur le chemin.

M. Lessard: J'aurais quelques questions, parce que je vous avoue que j'aimerais bien recevoir les autres informations que vous vouliez me faire parvenir, car votre mémoire pourrait soulever beaucoup de questions extrêmement intéressantes. Je pense que c'est une conception très nouvelle de prévention. Quant à moi, en tout cas, il ne faut pas être idéaliste non plus pour voir quelle expérience cela donne, mais je l'ai dit à plusieurs reprises, la conception du chat et de la souris, je ne pense pas que cela en soit une qui aide d'abord le policier, mais qui aide le citoyen et qui soit une conception de prévention et de sécurité.

Seulement quelques questions sur des détails, parce que globalement je trouve votre mémoire extrêmement intéressant et on va considérer sérieusement la proposition. Je ne sais pas de quelle façon on peut l'appliquer, mais la question du mérite, c'est vrai qu'on travaille tout le temps avec le bâton et on sait que les étoiles sont disparues des petites écoles. Je ne sais pas si on va les remettre au niveau des conducteurs.

Juste une question concernant la mise sous clef obligatoire des autos. Je vous avoue bien honnêtement que je ne barre à peu près jamais ma maison et je ne barre pas mon auto parce que de toute façon, quand ils décident de passer à travers — et je me suis déjà fait voler, non pas mon auto, mais différents produits à l'intérieur de l'auto — parce qu'on sait très bien que les voleurs ont énormément de facilités à ouvrir maintenant et c'est un peu comme au chalet, j'aime autant leur donner la facilité d'ouvrir que de leur donner la possibilité de tout défoncer. Sur cela, je ne suis pas tellement convaincu.

Il y a une chose qui m'a frappé, par exemple, c'est que chez les jeunes moins avertis la recherche de l'auto comporte des coûts, etc., mais je vous avoue que ce n'est pas... Je suis peut-être dans l'erreur, mais...

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

M. Parenteau: M. le Président, il y a quelque chose qui est bien important à constater. Un voleur professionnel, si on l'appelle ainsi, va prendre la peine de briser pour entrer, mais le jeune qui, en principe, en est à ses premières infractions ne prendra pas le "challenge" de débarrer la porte et de casser la vitre. Tandis que si on laisse les portes débarrées avec les clés à l'intérieur, il n'y a rien de plus facile pour lui que de monter dans l'auto et de partir. C'est peut-être une partie du problème comme tel, mais celui qui en est à sa première infraction, qui débute dans les vols d'autos ou dans les vols de maisons, ou ce que vous voudrez au niveau du vol, il ne prendra pas le "challenge" de casser les vitres, ou d'essayer d'ouvrir de quelque façon possible. Il y a aussi d'autres possibilités.

M. Lessard: D'accord, je prends la leçon.

M. Tremblay (Richard): Je vais vous dire quelque chose juste pour clore cela, M. Lessard. Vous savez qu'en proportion, sur les 20 000 véhicules volés annuellement au Québec, la majorité des vols d'automobiles sont des vols pour la promenade. Je vous l'explique dans le mémoire. Je ne vous l'ai pas résumé parce que vous l'avez sûrement lu, mais ce sont des vols pour la promenade. Le policier que j'envoie à un appel à un centre commercial parce qu'une dame s'est fait voler son véhicule et que la dame me dise qu'elle a laissé les clés dedans parce que c'est son habitude, elle fait toujours cela à la maison et elle a tout oublié dedans. C'est très facile pour le voleur de sauter dans l'auto, à part cela. On retrouve le véhicule, la majorité du temps, sans aucun dommage. J'en conviens volontairement. Mais j'envoie une auto patrouille avec deux policiers que je mobilise pour cette chose-là, qui vont remplir des rapports qui ne finiront plus. C'est une question de gestion et je me dis qu'il y a des choses plus importantes. Je me dis que si le gouvernement décidait d'intensifier une petite campagne de publicité comparative à celle de la ceinture, je pense que nous aurions un pourcentage de gens qui barreraient leur véhicule et on baisserait peut-être seulement de 2000 par année, mais ce serait bien 2000 véhicules de moins de volés au Québec.

M. Lessard: Une dernière remarque, parce que le temps presse. Concernant la vérification des véhicules automobile, vous avez raison sur cela et c'est pourquoi plutôt que d'avoir des centres gouvernementaux qui coûteraient des millions de dollars, dont on n'a pas le moyen, on veut, comme je l'expliquais à plusieurs reprises, certifier des garages reconnus qui devront faire un travail compétent et qui seront responsables de leur travail. On aura certainement des inspecteurs pour vérifier le travail de ces garages qui seront responsables et des amendes seront attachées tant aux mécaniciens qu'au propriétaire du garage s'il n'est pas capable de faire la vérification mécanique de façon satisfaisante. Je vous remercie beaucoup de votre témoignage, je pense que cela a été excellent.

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

M. Gratton: M. le Président, moi aussi je concours aux propos du ministre quant à l'aspect positif et innovateur des expériences qui sont présentement tentées dans la municipalité de Rock Forest et j'aimerais savoir si ces expériences que vous tentez, vous avez eu l'occasion d'en discuter à des rencontres de l'association des policiers ou d'autres organismes semblables?

M. Parenteau: On en a discuté à maintes reprises dans les associations comme l'Association des chefs de police et pompiers du Québec. On parle de projets pilotes qu'on a souvent lancés chez nous, autant au niveau des campagnes, avec des films qu'on a tournés, autant avec des opéra-

tions qu'on appelait l'"opération minoune" auxquelles le ministère a collaboré à 150% alors qu'on avait exposé dans nos mails des vraies "minounes", quelque chose de flagrant, pour inciter les gens à la sécurité. C'est une chose qui se développe tranquillement au Québec au niveau de la police.

C'est une nouvelle image qu'on veut projeter. C'est peut-être une des principales raisons pour lesquelles on est ici aujourd'hui. Un corps de police de quatorze hommes fait en sorte, non pas de changer le système, mais tente d'élaborer avec d'autres corps de police des idées, une approche du citoyen, par exemple, le genre de radar ou autre. C'est une chose que, tranquillement, je pense, est en train d'être digérée et, comme pour tout projet, on doit en évaluer le "feed-back". On vous a donné un exemple aujourd'hui, M. le ministre. On va vous donner à la fin de l'année le résultat de notre genre de radar. Si on est plusieurs corps de police à essayer le même projet, on n'aura peut-être pas les mêmes résultats. Donc, avec un résultat positif de nos projets innovateurs, comme vous le mentionniez, on va par la voie du directeur que je suis, l'exploiter au niveau des régions pour voir, statistiquement parlant, ce que cela donne.

On a dit, pendant les deux jours qu'on a été ici, qu'on était rendu à un volume de 40% seulement du port de la ceinture. Comme le sergent Tremblay vous l'a mentionné, il serait grand temps qu'on ait au Québec une seule place pour recevoir — on se répète — les infractions. Donc, ce serait uniforme pour tout le monde. Il y aurait une seule justice appliquée aux automobilistes qui doivent circuler de place en place.

M. Tremblay (Richard): Permettez-moi, monsieur le représentant de l'Opposition officielle, de vous souligner tout d'abord l'intérêt que nous avons porté à ce mémoire pour deux raisons. Tout d'abord, nous présentons au gouvernement ces modifications et cette méthode innovatrice, mais nous ne pouvons pas poursuivre seulement de front la commission parlementaire sur la refonte du Code de la route. Nous avons pris l'initiative la semaine dernière de venir rencontrer la commission sur la réforme de la Loi modifiant la Loi de police, le projet de loi 48, et présenter au ministre de la Justice du Québec des arguments qui, d'après nous, sont très positifs.

Tout d'abord, vous demandiez si nous avons tenté de sensibiliser d'autres corps de police. C'est bien évident, et soyons vraiment honnêtes, tous les corps policiers de la région de l'Estrie n'appuient pas notre méthode. Par contre, nous avons mentionné au ministre de la Justice deux points très importants, et je pense qu'il est très judicieux de vous les mentionner ici aujourd'hui. Nous avons mentionné à M. Bédard que nous croyions qu'il était très important que la Commission de police du Québec ait des pouvoirs au niveau des sanctions pour les policiers qui commettent des erreurs à l'intérieur de la province de Québec pour dire: Écoutez, tel policier, vous êtes inapte à faire votre travail au Québec pour tant de

temps. Nous croyons qu'il est important que la Commission de police ait un certain contrôle sur l'équipement des policiers. Mais nous avons posé deux questions à M. Bédard, soit celles-ci: Ne serait-il pas important pour les policiers du Québec qui se rendent à l'entraînement à l'école de police — je vous le dis et je l'ai répété la semaine passée en commission parlementaire, cet entraînement qui nous est donné depuis des années est très professionnel et les policiers du Québec en sont fiers... Je pense qu'il est grandement temps que les policiers qui se rendent à l'école de police aient une formation supplémentaire en relations humaines pour leur permettre de développer une approche plus positive des responsabilités sociales et des problèmes sociaux que rencontre régulièrement la police aujourd'hui, en 1979.

De plus, la question que nous avons posée à M. Bédard... Nous lui avons dit que nous étions un peu inquiets du fait que les municipalités de 5000 et plus devront établir ou maintenir un corps de police. C'est pour cette raison-là que nous avons mentionné à cette commission qu'il serait très important que la Commission de police ait juridiction sur les méthodes d'utilisation d'appareils radars pour éviter les abus de ces appareils.

Je pense que du côté du ministère des Transports, il est drôlement important d'irriguer les billets d'infractions à un seul endroit au Québec, à Québec, et que le contrôle se fasse à un seul endroit. Nous avons entrepris des démarches auprès du législateur et nous croyons qu'il faut partir d'en haut, aller rencontrer le législateur qui fait les lois et, par la suite, nous allons rencontrer nos confrères. Je pense qu'avec l'appui du gouvernement, on peut arriver à quelque chose.

M. Gratton: M. le Président, je suis sûr que le comité interministériel sur la sécurité routière voudra en prendre bonne note. Une question simplement de détail, compte tenu de l'approche plutôt différente que vous avez par rapport à l'opération radar. Quelle est votre impression personnelle sur l'opportunité ou non de bannir l'utilisation des détecteurs de radar?

M. Tremblay (Richard): Les détecteurs de radar, personnellement, ne me dérangent pas. Qu'il y ait des détecteurs ou non, je pense que les jeunes n'en auront pas besoin, si on peut arriver à avoir des méthodes universelles d'utilisation de ces appareils au Québec.
(19 h 45)

Nous n'avons rien inventé, chez nous, à Rock Forest, en vous disant qu'on dit aux gens qu'on se sert du radar et qu'on est "tannés" de capturer des gens. À la Sûreté du Québec, actuellement — qu'on me corrige si je me trompe — il est complètement interdit de faire du radar dans une courbe ou dans le bas d'une côte. Ces situations se retrouvent la majorité du temps chez des corps policiers municipaux.

Il y a des policiers municipaux au Québec qui sont fatigués de nuire à leur crédibilité face à leur profession, à cause d'un certain nombre de poli-

ciers qui sont dans l'obligation de faire ces tentatives. Je pense qu'il est grandement temps que le législateur s'y penche et nous aide à travailler avec l'automobiliste.

M. Parenteau: Nous pensons aussi en même temps que le détecteur de radar fait que les gens qui ont à détecter le radar sont plus prudents à des endroits stratégiques, ce qui fait qu'on aura peut-être un pourcentage minimum de sécurité à des endroits donnés. Il y a le fait qu'en virant de bord, ils peuvent partir dans un autre sens, mais au moins il y aura le pourcentage de ceux qui, attentifs au radar et aux courbes, pourront être plus prudents.

M. Tremblay (Richard): Je pense bien, M. Gratton, que les gens n'auront pas besoin de détecteur de radar si, un jour, on peut arriver à une pratique professionnelle de ces appareils.

M. Gratton: J'en conviens avec vous et je suis heureux de constater que vous avez de la suite dans les idées. Vous êtes constants dans votre philosophie. Messieurs, je vous remercie et même je vous fais une suggestion: Il me semble que, si le ministre, dans cet avant-projet de loi, se donne le pouvoir de donner des subventions, je vous inviterais à lui en demander une tout de suite. Il me semble qu'il devrait normalement être très réceptif à une demande de votre part pour vous aider à financer...

Une Voix: Du bon patronage!

M. Gratton: Oui, ce serait du bon patronage auquel nous souscrivions, même en tant qu'Opposition officielle.

Vous le savez vous-même, le député d'Orford, qui représente la circonscription où est située Rock Forest, était avec nous toute la journée; il a dû s'absenter, comme je pense, il vous l'a expliqué. Il m'a demandé lui aussi de vous remercier en son nom et aussi au nom de l'Opposition officielle. Je n'ai qu'un souhait à formuler, c'est que vous nous informiez, nous aussi de l'Opposition, des résultats de vos expériences. Félicitations de votre façon nouvelle et tout à fait intéressante de voir les choses.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Tremblay. Merci, M. Parenteau. Un petit mot de la fin.

M. Tremblay (Richard): Permettez-moi de remercier la commission d'avoir accepté de nous entendre pendant ces longues minutes, mais nous espérons vraiment que la commission s'y penchera... Nous sommes très fiers que, bientôt au Québec, les citoyens auront fait un pas de plus avec un projet de réforme du Code de la route vraiment adapté à leurs besoins. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Bordeleau): Il reste un mémoire sur notre ordre du jour. Il s'agit des Chauff-

feurs d'autobus et de limousines et travailleurs affiliés à la Fraternité internationale des Teamsters. Est-ce que les représentants du groupe sont ici?

M. Gratton: Je recommande qu'on inscrive au journal des Débats le mémoire des teamsters.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, le mémoire sera inscrit au journal des Débats.

M. Lessard: Je n'ai qu'une remarque, c'est que leur recommandation concernant le permis de conduire pour autobus est déjà faite.

Le Président (M. Bordeleau): La commission ajourne ses travaux à demain, dix heures.

Fin de la séance à 19 h 49

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*