



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 (3)

Le 30 août 1979 — No 168

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Union des chauffeurs d'autobus et de limousines et des travailleurs affiliés à la	
Fraternité internationale des Teamsters.	B-7665
Corporation professionnelle des médecins du Québec.	B-7671
Corporation professionnelle des optométristes du Québec.	B-7688
Association pour la protection des automobilistes.	B-7697
Opération Chemin du Roy.	B-7709
Vélo-Québec.	B-7716
Annexe A: Mémoire de l'Association provinciale des marchands d'automobiles du	
Québec Inc.	B-7725
Annexe B: Mémoire de M. Réjean Lévesque.	B-7728

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président
M. Léopold Marquis, président suppléant

M. Lucien Lessard
M. Michel Gratton
M. Guy Chevette
M. Raymond Mailloux
M. Adrien Ouellette
M. Georges Vaillancourt

- * M. Richard Ouellette, Union des chauffeurs d'autobus et de limousines
- * M. Gilles Denis, idem
- * M. Augustin Roy, Corporation professionnelle des médecins du Québec
- * M. André Lapierre, idem
- * M. Michel Oenault, Corporation professionnelle des optométristes
- * M. Claude Gareau, idem
- * M. Daniel Lavoie, idem
- * M. Philippe Edmonston, Association pour la protection des automobilistes
- * M. Jacques Castonguay, idem
- * M. André Laurion, Opération Chemin du Roy
- * M. Daniel Vachon, idem
- * M. Robert Bergeron, idem
- * M. Michel Labrecque, Vélo-Québec
- * Mme Louise Roy, 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 jeudi 30 août 1979

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

(Dix heures dix minutes)

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

La commission parlementaire des transports reprend ses travaux ce matin.

Les membres de la commission pour la séance d'aujourd'hui sont: M. Baril (Arthabaska), M. Chevrette (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailoux (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 seront: M. Bellemare (Johnston), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Desbiens (Dubuc), M. Grégoire (Frontenac), M. Lamontagne (Roberval), M. Lefebvre (Viau), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Vaillancourt (Orford). M. Lamontagne (Roberval) est remplacé par M. Gratton (Gatineau), M. Perron (Duplessis) est remplacé par M. Grégoire (Frontenac).

Avant de commencer le programme de la journée, je voudrais vous souligner qu'hier soir nous avons fait l'appel du dernier groupe, qui était l'Union des chauffeurs d'autobus et de limousines et travailleurs affiliés à la Fraternité internationale des Teamsters et qu'il n'était pas ici. Par contre, nous avons modifié un peu notre horaire et, ce matin, ils nous ont demandé de les entendre. Alors, si j'ai le consentement des membres de la commission, nous pourrions commencer immédiatement par ce mémoire.

M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Il y a consentement, mais, avant d'inviter nos intervenants à nous adresser la parole, j'aimerais soulever une question de règlement. On sait que cela fait deux jours que nous siégeons en commission. Normalement, on nous fournit presque au jour le jour les épreuves du journal des Débats au fur et à mesure que nous poursuivons nos discussions. Or, depuis deux jours — et j'imagine que c'est à cause des "difficultés techniques" entre guillemets — nous n'avons toujours pas d'épreuves. Pourrais-je vous demander, M. le Président, de vous enquérir pour savoir à quel moment nous pouvons espérer recevoir ces épreuves, de façon à nous assurer que les propos que nous avons tenus ici, en commission parlementaire, sont bel et bien consignés au journal des Débats?

Le Président (M. Bordeleau): Très bien, M. le député de Gatineau, je m'engage à m'enquérir, comme vous le dites, et je vous en ferai part un peu plus tard au cours de la séance.

M. Gratton: Je vous remercie. En même temps, pourriez-vous vous enquérir où en sont

rendues les épreuves du journal des Débats pour la commission d'il y a deux semaines sur le rapport CEGIR, parce que nous ne l'avons pas reçue, celle-là non plus?

Le Président (M. Bordeleau): Pourtant, à ce moment, il n'y avait pas de problème apparent.

M. Gratton: Cela prouve que les problèmes sont peut-être les mêmes quelles que soient les personnes qui font l'enregistrement.

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

M. Gratton: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. Nous sommes donc prêts à recevoir le mémoire des Teamsters, en nous excusant, bien sûr, auprès du groupe qui croyait être le premier ce matin et qui sera le deuxième. Si vous voulez vous identifier. (10 h 15)

**Union des chauffeurs d'autobus
et de limousines**

M. Ouellette (Richard): M. le Président, j'ai à ma droite le vice-président du local, M. Gilles Denis.

Le Président (M. Bordeleau): Voulez-vous parler plus près du microphone, s'il vous plaît?

M. Ouellette (Richard): M. Denis, le vice-président du local. Je m'appelle Richard Ouellette, secrétaire-trésorier et agent d'affaires du local 275 des Teamsters, représentant des chauffeurs d'autobus scolaires et interurbains.

M. le Président, dans le mémoire que nous avons déposé, il y a possiblement des choses qui regardent les règlements du Code de la route qui est inclus dans cela, mais je crois qu'il est important présentement, pour les chauffeurs d'autobus qu'on représente, de faire une mise au point là-dessus, aujourd'hui.

Sur le chapitre II, section II, le comité consultatif médical, nous aimerions porter à votre attention que l'infarctus, crise du cœur, ou tout autre nom connexe, se rapportant aux maladies du cœur entraîne une perte immédiate du permis de conduire A-1 en ce qui concerne le transport interurbain par autobus. Donc, la perte immédiate de son emploi pour le chauffeur. Nous aimerions que la commission regarde attentivement les restrictions se rattachant au permis de conduire A-1, car nous croyons que l'évolution de la médecine depuis les 20 dernières années nous permet aujourd'hui de maîtriser davantage les maladies du cœur et de remettre sur pied les personnes qui en sont atteintes de manière qu'elles puissent reprendre leur fonction de chauffeur.

A cet effet, nous avons annexé à notre mémoire ce qu'on appelle le Guide à l'usage des

médecins pour déterminer l'aptitude à conduire un véhicule automobile, fait par l'Association médicale canadienne. Ce guide a été fait en décembre 1977 et les cardiologues viennent à peine de le recevoir, la semaine dernière. Avec la collaboration de l'Association des chauffeurs d'autobus du Québec, nous avons pu prendre connaissance de cette étude. Si vous regardez, nous n'en avons qu'une partie, les parties 4.3 et 4.9 jusqu'à 4.12 inclusivement. Cela parle des stimulateurs cardiaques, des prothèses valvulaires, des anticoagulants, pontages coronariens. Dans les trois premières, c'est bien entendu que le chauffeur ne pourrait pas reprendre la conduite d'un véhicule public, mais ce qui appartient à 4.12 pontage coronarien, ou toute autre maladie de coeur, où une opération n'est pas nécessaire, c'est seulement une maladie du coeur, on dit à la fin ici, si on veut résumer: On estime dès lors qu'avec une évaluation soignée et un contrôle rigoureux, certains patients qui ont subi un pontage coronarien peuvent continuer à conduire aussi bien des véhicules de transport en commun que des véhicules commerciaux. On recommande que les patients qui ont subi un pontage aut coronarien et qui souhaitent conduire à titre professionnel fassent l'objet d'un examen complet par un cardiologue ou un conseil de révision médicale, et ainsi de suite.

Nous souhaiterions que la commission porte une attention spéciale à ce document et à nos revendications sur les maladies du coeur.

Les permis de conduire, chapitre IV, section II. Nous désirons avoir différentes classes de permis de conduire d'autobus. Peut-être que le texte n'est pas adapté au dernier règlement que le ministère du Transport a fait, mais quand même il reste beaucoup à améliorer sur les derniers règlements qui ont été faits en septembre, je crois.

Il aurait été impensable de croire qu'un chauffeur qui a réussi un examen sur un minibus dont la transmission est automatique, puisse avec ce même permis conduire un type interurbain sans aucune forme d'examen. Pour la sécurité des usagers, nous suggérons les classes suivantes. On sait présentement que quelqu'un qui passerait son permis de conduire sur un minibus, je crois qu'avec les nouveaux règlements c'est 24 000 livres et moins, 24 passagers, ce problème est quand même réglé en partie.

Mais il y a une très grande différence entre un autobus scolaire à essence et un long courrier, de type interurbain, qui est au diesel. Ce n'est pas la même conduite et ce n'est pas du tout la même chose.

Voilà pourquoi nous avons suggéré les trois permis suivants: pour un autobus de 20 passagers et moins, le moteur à essence et le moteur diesel.

Pour ce qui se rapporte au chapitre XII, Dispositions diverses, j'espère que ce que nous avons mis là entre dans ce chapitre. Premièrement, un règlement interdisant à un chauffeur d'être à la conduite d'un autobus de tout genre plus de huit heures par jour. Un règlement interdisant à un chauffeur d'autobus de tout genre de

commencer un voyage avec des passagers à bord, s'il est au travail depuis plus de douze heures, de plus, sans période de repos d'un minimum huit heures.

Troisièmement un règlement interdisant à une compagnie qui exploite un service interurbain, pour desservir le public sur sa ou ses routes, d'utiliser des types d'équipements autres que ceux classés interurbains.

Quatrièmement, que tout autobus classé type scolaire ne soit utilisé à d'autres fins que le transport d'écoliers. Tout voyage à charte-partie, ou voyages spéciaux, tel que défini à l'ordonnance 17 de la Commission des transports du Québec ne soit effectué qu'avec un autobus de type interurbain.

On se souvient des malheurs qui nous sont tombés sur la tête avec les autobus qui ne sont pas de type interurbain et qui ne sont pas adéquats pour transporter, à pleine capacité, des adultes. Ils ont été conçus pour transporter des enfants avec une charge moindre qui pourrait aller à une moyenne de 80 à 90 livres, tandis que les adultes ont une moyenne 150 à 175 livres. Une personne ne paraît pas beaucoup, mais un ensemble de 44 passagers, cela fait une grosse différence sur le comportement du véhicule, sur les freins, etc. Merci, messieurs.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le ministre des Transports, avez-vous des questions?

M. Lessard: Ce serait surtout des commentaires, M. le Président, quitte à recevoir ceux de l'Union des chauffeurs d'autobus et de limousines. Concernant les crises du coeur, l'infarctus, vous donnez le Guide à l'usage des médecins pour déterminer l'aptitude à conduire un véhicule automobile. Il s'agit de l'Association médicale canadienne. Nous avons demandé, nous aussi, un avis concernant toute la question des crises du coeur des problèmes de coeur. Il est certain que nous devons être beaucoup plus exigeants lorsqu'il s'agit de chauffeurs d'autobus, parce que vous comprenez que c'est un peu comme un pilote. Le danger est beaucoup plus grand, c'est-à-dire en nombre d'accidents, mais lorsqu'un accident se présente, eh bien, c'est un nombre de personnes plus important qui est impliqué. Notre avis, nous ne l'avons pas demandé à des médecins de médecine générale. Nous l'avons demandé à l'Association des cardiologues. Je ne suis pas cardiologue et je ne suis pas médecin, mais on demande des avis. Ce sont les spécialistes qui sont les mieux placés pour mesurer l'aptitude d'une personne à conduire un véhicule de transport en commun. L'Association des cardiologues nous recommande de ne pas accepter d'accorder ou d'émettre un permis à quelqu'un qui doit conduire un véhicule de transport en commun. Cette dernière ne peut pas conclure que même le pontage peut être sécuritaire actuellement. C'est l'Association des cardiologues qui le dit; ce n'est pas le ministre des Transports. Ce sont des spécialistes dans ce secteur.

Le dernier guide que nous avons remonte à 1977; il est très récent, on peut faire la vérification, encore une fois. Jusqu'ici, les cardiologues nous ont confirmé qu'ils ne pouvaient pas le permettre. Vous voyez, par exemple, si le ministre des Transports du Québec allait à l'encontre d'une recommandation qui nous est faite par des spécialistes dans un secteur important et qu'un accident avait lieu, je vous garantis que le ministre des Transports y goûterait.

M. Ouellette (Richard): On interdit à un chauffeur d'autobus qui a eu un infarctus ou quelque chose de semblable de conduire un autobus, mais on ne lui interdit pas de conduire des véhicules qui transportent des charges explosives, un camion-citerne ou quoi que ce soit d'autres qui sont de matières plus dangereuses encore. La même chose pourrait se produire, car s'il avait un accident, il pourrait y avoir des multitudes de morts.

Présentement, nous avons un cas...

M. Lessard: Un instant. Vous avez la limite de 12 000 livres. Il ne peut conduire un véhicule au-delà de 12 000 livres. Alors, je pense que cela ne prend pas beaucoup de dynamite pour faire 12 000 livres.

M. Ouellette (Richard): M. le ministre, nous avons présentement un cas qui est à l'étude. On s'est aperçu, quand cet homme allait passer son examen afin de renouveler son permis de conduire, qu'il avait fait possiblement un infarctus. De toute façon, il avait une cicatrice au cœur. On ne sait pas quand, lui non plus, on ne sait pas comment. On ne sait pas si c'est de naissance ou non. Cela fait 30 ans qu'il travaille pour la compagnie et, aujourd'hui, on s'aperçoit qu'il a quelque chose au cœur et on lui retire son permis.

M. Lessard: Je conviens, monsieur. Cela peut faire 30 ans qu'on commet des infractions au Code de la route et, un jour ou l'autre, on s'aperçoit qu'il y a des policiers et on se fait arrêter. Je comprends tout cela. Je suis bien prêt à soumettre votre proposition aux cardiologues, encore une fois; mais n'étant pas spécialistes dans le secteur, nous avons un comité de différents spécialistes que nous consultons et qui nous font des recommandations. L'une de ces recommandations, c'est de ne pas le permettre. Je pense bien que ce sera encore plus urgent aujourd'hui, et ce n'est pas parce que les accidents n'ont pas eu lieu à cause de quelqu'un qui a fait une crise cardiaque au moment de l'accident. On nous recommande de ne pas le permettre. Pour moi, c'est extrêmement difficile d'aller à rencontre d'une recommandation de spécialistes qui sont censés connaître le problème. Il y a toute la sécurité publique là-dedans. Jusqu'à ce que les cardiologues ne confirmeront pas qu'il n'y a aucun danger... je conviens avec vous qu'aujourd'hui, je suis en excellente santé, peut-être, et que demain — je le disais, hier — je peux prendre mon

véhicule et faire une crise cardiaque. Mais c'est un véhicule personnel que j'ai. On est toujours en état de défaillance, un jour ou l'autre. Mais je ne conduis pas un véhicule de 50 ou 60 passagers; je conduis mon véhicule. Mais dans le cas du transport en commun, à ma connaissance, je ne connais pas les normes pour un avion, mais je vous avoue que les normes sont extrêmement sévères, très sévères, que ce soit pour la vue ou l'ensemble, même pour des pilotes privés. C'est très difficile, quant à moi. Je suis sûr que je serais flagellé par l'opinion publique si j'allais à l'encontre d'une recommandation qui vient des spécialistes dans le secteur.

En ce qui concerne les types de permis, je n'ai jamais conduit de diesel. Nous avons actuellement trois types de permis. Nous avons la catégorie A1, A2, et A3. La catégorie A3, c'est tout véhicule de 24 passagers et moins.
(10 h 30)

Je pense que la catégorie A2 comprend le véhicule de 24 passagers et plus, dont la transmission est automatique. La catégorie A1 comprend le véhicule de 24 passagers et plus, dont la transmission est manuelle. Je pense que le problème fondamental que nous avons eu en ce qui concerne les accidents... J'ai l'impression que tout chauffeur d'expérience peut le confirmer. Ce ne sont pas tant des problèmes entre le moteur diesel et le moteur à essence, c'est le problème de la possibilité de mettre le véhicule en décompression ou en compression. On sait que quand quelqu'un est habitué à conduire un véhicule à transmission automatique, il n'est pas nécessairement habitué et il n'est pas nécessairement capable, dans un véhicule lourd de transport en commun, de conduire un véhicule à transmission manuelle, parce que vous savez que le problème de la double "clutch" quand il s'agit de faire décompresser le véhicule et dans certains cas — le député de Charlevoix pourrait peut-être confirmer, quand on parle de décompression — on a constaté justement que l'individu ou le conducteur n'était pas capable de faire la double "clutch" pour aller vers la deuxième vitesse ou vers la première vitesse. C'est fondamental.

Vous allez me dire qu'il va peut-être réussir son examen sur un véhicule à transmission manuelle et s'entraîner pour la double "clutch" et, plus tard, il va laisser tomber et il va perdre sa technique. Il reste que le problème fondamental que nous avons eu — c'est pour cette raison qu'on a mis ces catégories de permis — c'est en relation avec la transmission.

J'aimerais bien, si ce n'est pas le cas, que vous m'expliquiez quelle différence mécanique il peut y avoir entre le moteur diesel et le moteur à essence. Ce que vous nous recommandez, c'est de déterminer différents permis de conduire. Nous avons déterminé, depuis le 1er juin, trois catégories de permis de conduire pour les autobus et, selon les catégories, telles que je vous les ai expliquées tout à l'heure, nous n'avons pas choisi votre option parce que partout, selon les enquêtes de coroner qui nous ont été soumises, et en relation

avec les recommandations des spécialistes qui sont aussi au ministère, le problème du moteur diesel ou du moteur à essence ne nous apparaissait pas être le plus fondamental, mais c'est bien plus la question de transmission.

M. Ouellette (Richard): Le moteur à essence, on le retrouve sur les autobus d'écoliers. Le moteur diesel, on le retrouve sur un véhicule à long courrier. A ma connaissance, il n'y a pas de véhicule à long courrier qui a un moteur à essence. Ce qui se rattache à cela, c'est que parmi les autobus d'écoliers, c'est un fait qu'il y a des automatiques et des standards à transmission manuelle, et la même chose se répète dans les autobus à long courrier à moteur diesel.

Pour ce qui a trait au changement de vitesse d'un autobus d'écoliers ou à essence, c'est une transmission synchronisée qui s'ajuste à cela, qui ne nécessite pas une double "clutch", tandis que le moteur à diesel nécessite la double "clutch" sinon il est impossible de l'embrayer. Celui qui réussirait ses examens sur un autobus d'écoliers manuel synchronisé, vous pourriez le mettre le lendemain sur un diesel non synchronisé qui nécessite une double "clutch" et le même problème va survenir.

M. Lessard: Donc, on va faire une catégorie pour les synchronisés et les non synchronisés.

M. Ouellette (Richard): Je crois que c'est le problème principal.

M. Lessard: Dans le fond vous avez raison. Mais quand on parle d'autobus scolaires dont l'embrayage est synchronisé. Or, quand vous remontez à des autobus scolaires de 1956, 1960, ils ne sont pas tous synchronisés.

M. Ouellette (Richard): M. le ministre, les autobus qui sortent présentement en 1979 sur le diesel long-courrier ne sont pas synchronisés.

Le Président (M. Bordeleau): M. Denis, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Denis (Gilles): M. le ministre, on parle du moteur diesel. Vous parlez de transmission, mais un véhicule avec un moteur diesel fonctionne pour l'embrayage avec la révolution du moteur aussi. Que vous fassiez un double embrayage ou un triple embrayage, si la révolution du moteur n'est pas adéquate, vous ne pourrez jamais l'embrayer, alors qu'avec un moteur à essence vous n'avez pas besoin de calculer la révolution du moteur, même pas de l'entendre. Vous pouvez l'embrayer à n'importe quelle vitesse, que ce soit en deuxième, en troisième, ou à peu près. Je ne dis pas que cela va aider à la mécanique.

M. Lessard: Pas à 60 milles à l'heure.

M. Denis: Alors que le moteur diesel, si votre révolution est trop haute ou trop basse, en aucun

temps vous ne pourrez l'embrayer. Que ce soit le double embrayage ou le triple embrayage, cela n'a pas d'importance; c'est la révolution du moteur qui synchronise tout le mécanisme à l'intérieur. Même si un chauffeur avait des années d'expérience sur un type de véhicule à moteur à essence, je vous garantis que demain matin vous l'affectez à un moteur diesel et c'est complètement une autre façon de conduire. D'ailleurs, nous en avons la preuve. On représente des chauffeurs de Voyageur Inc., où tous les types de véhicules sont à moteur diesel et, chaque année, lors de l'embauche de nouveaux candidats qui ont souvent travaillé dans d'autres compagnies, qui ont conduit des autobus, mais à essence, parfois le candidat arrive en disant: C'est facile, mais je vous dirais qu'il n'est même pas capable de faire le passage de la première à la deuxième vitesse.

M. Lessard: Dans le diesel, est-ce que vous avez l'automatique aussi?

M. Denis: Nous avons l'automatique aussi, mais il faut remarquer qu'une journée vous pouvez travailler sur un automatique et le lendemain, vous pouvez être sur une transmission manuelle.

M. Lessard: Est-ce que celui qui passerait un examen sur diesel automatique pourrait, par exemple, par la suite, réussir à conduire ou à faire la décompression sur un moteur diesel à embrayage manuel?

M. Denis: Non, M. le ministre. C'est pour cela que chez nous, à la compagnie, le nouveau candidat doit absolument réussir ses examens sur l'embrayage manuel au départ. C'est celui-là qui est important, parce que, lorsqu'on va sur la Côte-Nord ou dans certaines régions de la province où c'est très "côteux", il faut savoir se servir du bras de vitesse.

M. Lessard: Alors, il me semble que la logique de tout conducteur d'un véhicule — je retiens votre note — de transport en commun, c'est qu'il va généralement passer son examen A-1, sur un véhicule à embrayage manuel, plutôt que sur un véhicule à embrayage automatique, parce que l'examen A-1 lui permet de conduire les véhicules qui sont catégorisés A-2 et A-3.

M. Denis: Bien sûr. C'est pour cela qu'on aimerait, lorsqu'une personne fait une demande de permis A-1, que le ministère ou la commission s'assure qu'il est quand même possible pour ce candidat de conduire le type de moteur diesel et à essence, parce que les deux transmissions ne fonctionnent pas du tout de la même façon.

M. Ouellette (Richard): A moins, M. le ministre, qu'on ne mette une restriction pour celui qui a passé son examen sur un autobus de type automatique, que ce soit dans une catégorie ou l'autre. S'il l'a passé sur un automatique, son permis ne sera valide que pour des automatiques.

M. Lessard: Est-ce qu'il y a une différence entre le moteur diesel automatique par rapport au moteur à essence automatique?

M. Ouellette (Richard): Ce n'est certainement pas le même type d'équipement, monsieur. Il n'y a pas la même portée de route, il n'a pas les mêmes réactions.

M. Lessard: Non, mais je veux dire pour l'embrayage automatique, est-ce qu'il y a une différence entre le diesel et le moteur à essence?

M. Denis: Pas comme tel. Par exemple, la transmission automatique sur un long-courrier diesel, M. le ministre, on peut s'en servir pour faire de la décompression. C'est une transmission conçue pour cela, mais sur un moteur à essence, ce n'est pas le même type de transmission et vous ne pouvez pas vous en servir pour cela. C'est plus ou moins une transmission d'automobile grosse, si on peut dire. Alors, je verrais mal quelqu'un avec son automobile commencer à jouer avec sa transmission automatique sur le coin d'une rue, parce que je pense qu'il y aurait des problèmes assez graves, alors que le type d'autobus, vous pouvez vous en servir pour le faire.

M. Lessard: C'est de la décompression. On passe de trois et on s'en va à un et je vous dis que cela décompresse.

M. Denis: Continuellement à 60 milles à l'heure, M. le ministre?

M. Lessard: Cela se fait quand on est mal pris, mais cela se fait certainement à 60 milles à l'heure.

M. Denis: Quand on est mal pris, vous avez entièrement raison. C'est sûr, quand c'est un cas d'urgence, alors que le long courrier automatique, on s'en sert continuellement.

M. Lessard: Maintenant, sur le chapitre III, je comprends qu'on a une responsabilité de la sécurité routière. Mais il y a aussi une responsabilité de négociations là-dedans sur des conditions de travail. On va regarder cela. Je sais que c'est une chose qui existe, par exemple, dans le secteur aérien. Dans le secteur aérien, il y a des conditions très précises quant au nombre d'heures pour les pilotes pour conduire. Dans le secteur du transport en commun, il n'y a rien actuellement, sinon les négociations collectives qui se font. Cependant, on lit à l'article 53 de l'ancien code de la route: "Le chauffeur d'un autobus doit s'abstenir de conduire plus de 10 heures par 24 heures, à moins qu'il n'ait bénéficié d'un repos de huit heures consécutives dans ladite période de 24 heures. Toutefois, un chauffeur ne peut conduire en aucun temps plus de 60 heures en une semaine". Est-ce que cette formulation...

M. Denis: Si c'était respecté, M. le ministre, ou mis en application, ça serait déjà une amélioration des plus considérables.

M. Lessard: On ne peut pas — c'est comme le 60 milles à l'heure — avoir un policier par Québécois. Vous êtes syndiqués. Si on l'indique dans le Code de la route, on ne peut pas avoir une surveillance continue. Il va falloir que vos organismes, que vos syndicats fassent appliquer les règlements et les intègrent. Ils n'ont même pas besoin de les intégrer à l'intérieur de la convention collective, si on l'indique. Cela va être dans le code, mais si nous ne sommes pas informés que le code n'est pas respecté... On indique 55 milles à l'heure sur les routes, mais il y en a qui font 65 et 70.

M. Denis: Pour ce qui est du paragraphe 2, M. le ministre, pour les douze heures, il n'y a absolument rien qui prévoit cela. On parle de dix heures à la conduite. Je veux dire où on conduit le véhicule, mais le nombre d'heures dans une journée, c'est quoi, la limite? Il y a eu deux accidents d'autobus dernièrement — c'est frappant — les deux chauffeurs avaient commencé leur journée à sept heures. Un accident est arrivé à 23 heures 40 le soir et l'autre, à 23 heures 45. A ce moment-là, je parle du Lac Sergent et de Saint-Hyacinthe.

M. Lessard: Commencer la journée à sept heures, cela ne veut pas dire qu'ils avaient conduit de sept heures jusqu'à 23 heures, mais...

M. Denis: Mais ils n'ont pas pu dormir et ils ne sont pas en état de conduire.

M. Lessard: D'accord, je vous remercie. On va considérer cela.

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

M. Lessard: Mais je souligne que dans le rapport Jodoin, à ma connaissance, il n'y avait aucune recommandation dans ce sens.

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

M. Mailloux: Je voudrais revenir un moment sur le chapitre III, sur la partie dont n'a pas parlé le ministre des Transports. Vous mentionnez que le véhicule affecté au transport des écoliers ne devrait pas être affecté au transport interurbain. Vous avez mentionné, forcément, les différences de fabrication des véhicules où l'autobus scolaire a des freins renforcés comparativement à une automobile à transmission renforcée. La question ne s'adressera peut-être pas à vous parce que c'est un débat où des intérêts très divergents s'affrontent et cela coûterait probablement très cher et à l'usager et à l'Etat s'il y avait des restrictions radicales.
(10 h 45)

J'ai déjà moi-même, en Chambre, lors de certains accidents sur certains terrains du Québec, mis en doute la capacité de tel transporteur à faire de la charte-partie dans l'ensemble du Québec où on a une géographie assez spéciale.

Il y a une question que je voudrais poser au ministre ou peut-être à son directeur du BVA. Dans les autres provinces canadiennes et dans les Etats américains, il y a également, forcément, des autobus scolaires qui font également de la charte-partie. Quand je regarde ici, dans le Québec, un transporteur scolaire qui se promène sur la Transcanadienne en charte-partie, il est sur un terrain, je pense, où il peut prendre les précautions qui s'imposent. Quand je le vois dans Charlevoix et que ce n'est pas un transporteur scolaire de Charlevoix qui connaît parfaitement le terrain, je suis un peu perplexe devant les problèmes qui peuvent se poser et Dieu sait qu'on a déjà eu des accidents. Est-ce que, dans les autres provinces ou dans les autres Etats américains, la charte-partie est permise à ces types de véhicules sur tout terrain ou est-ce qu'il y a des restrictions? S'il n'y a pas de restrictions, est-ce parce que le terrain est suffisamment plat pour que n'arrivent pas les problèmes en raison des divergences de fabrication?

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

M. Lessard: On m'indique qu'aux Etats-Unis et au Canada il n'y a pas de limites comme telles sur le terrain, mais, en Europe, il y a des limites et c'est bien compréhensible. Comme Charlevoix est un peu la Suisse du Québec, un conducteur doit avoir... Ce ne sont pas tous les véhicules qui peuvent, par exemple, voyager de la France vers la Suisse ou en direction des Alpes ou des Pyrénées. Il y a des limites en Europe, mais il n'y en a pas sur le continent nord-américain.

M. Mailloux: Tantôt, ces messieurs faisaient remarquer que le type de véhicule scolaire est quand même construit pour porter une charge d'écoliers dont la pesanteur, en moyenne, tout le monde le connaît, est probablement de 100 livres ou moins. Quand on a des personnes âgées ou autrement, ce n'est pas la même charge du tout.

Est-ce que des expertises ont été faites dans le passé pour savoir si ce type de véhicule scolaire est capable de résister valablement à telle charge? Cela se vérifie dans les camions? Est-ce qu'on est capable de vérifier ça également dans le type d'autobus scolaire quand il est soumis à de telles épreuves?

M. Lessard: J'ai l'impression que ce n'est pas tant une question de charge, parce que vous savez que la partie inférieure du véhicule, les roues, c'est une partie de camion. Le châssis est placé dessus. La différence au point de vue charge, je ne pense pas que ça pose des problèmes sérieux. C'est surtout sur une question de système de freins qu'on peut avoir des problèmes.

Si vous me le permettez, comme il s'agit, en fait, d'une question très technique, peut-être que M. Laflamme pourrait répondre beaucoup mieux que moi à ce sujet. Disons que ce sera la réponse du ministre.

Au niveau de la capacité de porter la charge des passagers, comme il s'agit fondamentalement

d'un camion qui, s'il n'y avait pas une boîte équipée avec passagers, transporterait du gravier ou transporterait d'autre chose, il n'y a pas de difficulté. La difficulté vient du fait que le centre de gravité peut être modifié parce que...

M. Mailloux: Avant d'aller plus loin, M. Laflamme, quand vous dites que la structure portante est celle d'un camion, de quel type de camion s'agit-il?

M. Lessard: C'est celle d'un camion, pour un autobus scolaire normal, de quatre roues à l'arrière et deux roues à l'avant. C'est un camion qu'on qualifierait généralement d'un trois tonnes, je pense.

M. Mailloux: Trois tonnes?

M. Lessard: Le rapport Jodoin, à ma connaissance, nous faisait une recommandation pour empêcher, un peu dans le sens que le fait l'Association des chauffeurs d'autobus, les véhicules scolaires de circuler en dehors de leur territoire.

Maintenant, comme le député de Charlevoix le comprendra, il y a certaines régions du Québec qui ne sont pas véritablement équipées en transport en commun et avec des véhicules spécialisés dans le transport en commun, de telle façon que s'il fallait limiter la charte-partie exclusivement à des véhicules spécialisés dans ce secteur, j'ai l'impression que les voyages coûteraient très cher. Je pense, par exemple, à un club de personnes âgées de Baie-Comeau qui voudraient venir à Québec et qui seraient obligées de demander une compagnie spécialisée comme Voyageur pour faire leur transport. L'autobus devrait probablement partir de Québec, se rendre sur la Côte-Nord, revenir par la suite, les coûts seraient très élevés.

M. Mailloux: M. le Président, je comprends bien la préoccupation du ministre, et j'ai eu cette préoccupation moi-même pendant un certain temps. Quand votre haut-fonctionnaire me répond que c'est à peu près la capacité d'un camion de 3 tonnes, des camions de 3 tonnes, aujourd'hui, on en rencontre peu sur les routes et ça ne porte pas une charge tellement considérable. Quand vous avez 50 personnes âgées ou autres qui pèsent en moyenne 150 livres, c'est déjà 7500 livres qui ne sont pas fixes, c'est une charge assez importante. Je ne veux pas dramatiser, mais je dis simplement à l'intention du législateur que si en Suisse ou ailleurs on a pris les précautions qui s'imposaient, peut-être qu'un jour ou l'autre il faudra que l'Etat, sans qu'on aille vers des coûts excessifs pour les collectivités, regarde s'ils ont, en tout terrain, la protection requise.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? S'il n'y a pas d'autres questions...

M. Lessard: Un instant! A ma connaissance, à moins que je ne me trompe, le seul accident qui a impliqué un autobus scolaire, c'est aux Eboule-

merits. Les accidents que nous avons eus cette année, à Eastman, à Sainte-Rosalie, ce sont des autobus long-courrier.

M. Mailloux: Je ferai simplement remarquer au ministre que l'accident qu'il y a eu aux Eboulements, contrairement...

M. Lessard: Ce n'est pas...

M. Mailloux: ... à ce que l'honorable coroner a dit, quand on regarde l'utilisation qu'a faite d'un véhicule un chauffeur donné, il n'y a pas un type de véhicule qui aurait résisté à ce terrain de la façon dont il l'a employé.

M. Lessard: C'est bien beau de nous recommander, dans des enquêtes du coroner, de couper les côtes et de couper les courbes, mais que voulez-vous, on n'a pas aplani la Suisse parce qu'il y a des côtes et qu'il y a des courbes; cela va coûter les yeux de la tête. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, messieurs.

M. Ouellette (Richard): C'est nous qui vous remercions.

Le Président (M. Bordeleau): Si on suit maintenant l'ordre du jour régulier, le deuxième groupe est l'Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec Ltée qui a fait parvenir au secrétariat des commissions la lettre suivante:

"Me Marc Cantin, Assemblée nationale, secrétariat des commissions, édifice "A".

"Dans une lettre que nous lui envoyons ce jour-même, nous faisons part au ministre Lucien Lessard qu'il ne nous semble pas nécessaire d'employer le temps mis à notre disposition à la commission parlementaire chargée d'étudier les réformes proposées au Code de la route. Nous espérons cependant que chacun des participants à la commission parlementaire pourra disposer d'un exemplaire de notre mémoire.

"Veuillez nous croire,

"L'Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec Ltée, par le président Jean-Guy Thibault."

Je pense que déjà les membres de la commission ont reçu le mémoire. Le mémoire sera déposé et inscrit au journal des Débats. (Voir annexe A)

Cela va. Nous passons immédiatement au prochain organisme qui est la Corporation professionnelle des médecins du Québec. Je demanderais donc aux représentants de s'approcher, ceux qu'on a déplacés tantôt, tout en m'excusant d'avoir retardé leur audition. Si vous voulez bien vous identifier.

Corporation professionnelle des médecins du Québec.

M. Roy (Augustin): M. le Président, M. le ministre des Transports, messieurs les membres

de la commission parlementaire, je suis le Dr Augustin Roy, de la Corporation professionnelle des médecins du Québec que je représente, et j'ai, à mon côté, le Dr André Lapierre, le secrétaire général adjoint de la corporation.

La Corporation professionnelle des médecins du Québec s'oppose avec fermeté aux articles 19 et 23 de l'avant-projet de loi du Code de la route. La relation médecin-patient repose sur la confiance que celui-ci accorde à son médecin et sur l'assurance que ce dernier conservera confidentielles toutes les informations qu'il peut obtenir dans l'exercice de sa profession. Il faut rappeler que le secret professionnel existe pour le malade. Il n'appartient ni aux professionnels ni à l'Etat. La Charte des droits et libertés de la personne stipule: "Chacun a droit au secret professionnel." Cette même charte oblige les tribunaux à faire en sorte que le secret professionnel soit respecté.

Sur ce sujet, nous désirons rappeler ici quelques extraits du rapport de la commission d'enquête sur la santé et le bien-être social: "Dans le domaine de la santé et des services sociaux où la préoccupation du praticien est de guérir, de soigner, de prévenir ou d'assister, le succès même du traitement ou des services exige que le malade ou l'individu puisse se confier librement au praticien qu'il consulte sans crainte que les renseignements qu'il lui fournit soient divulgués. Ce climat de confiance et de sérénité est indispensable à la réussite du traitement. On ne peut assez insister sur l'importance de protéger l'intimité de l'individu, de plus en plus menacée par l'utilisation de toutes sortes de moyens de surveillance."

La corporation considère qu'il est de son devoir de s'assurer que les médecins respectent le secret professionnel. Aussi, le Code de déontologie oblige le médecin à garder secret tout ce qui est venu à sa connaissance dans l'exercice de sa profession. Au cours de mémoires ou de discussions antérieures, la corporation a accepté que dans des circonstances particulières et très exceptionnelles, c'est-à-dire lorsqu'un intérêt supérieur le commande, le médecin puisse être délié du secret. Le Code de déontologie prévoit d'ailleurs ces exceptions. La corporation, tout en maintenant le principe du secret professionnel, est consciente que le public doit être protégé contre tout conducteur de véhicule automobile qui constitue un risque pour la vie d'autrui. Cet objectif constitue en soi un intérêt supérieur.

Cependant, à la lecture de l'avant-projet du Code de la route, il nous semble que le législateur manque d'imagination et que l'obligation faite au médecin par l'article 19 est introduite pour pallier une insuffisance de mesures administratives qui sont la responsabilité de l'Etat. L'objectif ainsi poursuivi n'est plus d'un intérêt supérieur comme celui de la protection des enfants maltraités. C'est une exception, évidemment, que l'on accepte parce que les enfants sont sans défense. La corporation est d'avis que l'on doit trouver des moyens de protection du public qui ne sont pas contraires aux conditions de base essentielles à un sain exercice de la médecine, tel le climat de confiance et le respect du secret professionnel.

Depuis l'adoption du dernier Code de la route qui oblige "tout médecin à faire rapport au directeur médical au 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", la corporation a, d'une part, reçu plusieurs commentaires de ses membres. En effet, un certain nombre de médecins ont déclaré s'opposer à une telle obligation pour les raisons déjà mentionnées. D'autre part, compte tenu du fait que cet article ne semble pas avoir apporté les résultats escomptés, la corporation se demande pourquoi le législateur désire, dans l'avant-projet du Code de la route actuel, en élargir la portée et le rendre excessif. L'article 19 de cet avant-projet fait de chaque médecin de la province un inspecteur délateur au service du Bureau des véhicules automobiles.

Nous estimons que dans une société libre, il appartient à chacun de se gouverner suivant une bonne conscience sociale, d'assumer ses obligations envers autrui et de respecter les lois. Il appartient à l'Etat et à ses officiers de rechercher et de sanctionner le comportement de ceux qui s'écartent de ces règles et non au médecin. En conséquence, nous croyons en premier lieu qu'il appartient au conducteur lui-même d'assumer la responsabilité de faire les déclarations qui s'imposent au Bureau des véhicules automobiles et de ne pas conduire son véhicule automobile lorsqu'il n'est pas en condition de le faire. Il faut quand même noter que conduire un véhicule automobile est un privilège et non pas un droit.

Nous croyons en second lieu qu'il appartient au Bureau des véhicules automobiles de s'assurer, par un mécanisme d'enquête qu'il voudra bien établir, que les détenteurs de permis n'ont pas fait de fausse déclaration dans l'obtention de leur permis ou encore qu'ils déclarent au bureau les maladies et les changements dans leur état de santé susceptibles d'affecter leur capacité de conduire. C'est sur chaque conducteur que doit reposer le devoir social de s'abstenir de conduire ou de faire les déclarations que la loi ou les règlements voudront bien indiquer.
(11 heures)

Des sanctions très sévères devraient être imposées au conducteur qui fait une fausse déclaration ou conduit un véhicule automobile alors que son état de santé ne le lui permet pas. Actuellement, il y a des amendes prévues, mais nous ne croyons pas que ce soit là un système adéquat et la pénalité qui, à notre avis, s'imposerait serait celle de la suspension du permis de conduire.

Nous trouvons odieux de faire reposer sur le médecin l'obligation à la délation, obligation qui est de nature à saper à la base la confiance qu'un patient porte envers son médecin. Pourquoi cette obligation de délation n'est-elle pas étendue à tout citoyen du Québec qui constate que le conducteur d'un véhicule automobile n'est pas en état de conduire son véhicule? Cette obligation de délation qu'aurait un médecin à l'insu de son patient nous paraît extrêmement préjudiciable à la qualité des relations qu'il doit y avoir entre eux pour le

bon exercice de la médecine. Il y a même risque qu'une bonne majorité des médecins refuse, par acquis de conscience, d'appliquer un tel article et le rendent, par le fait même, inopérant.

Au surplus, l'article 19 de l'avant-projet est d'une portée extrêmement générale. Il s'applique, quelles que soient les raisons pour laquelle le patient a vu son médecin, que ce soit pour un examen médical relatif au permis de conduire ou que ce soit pour toute autre raison. Il s'applique, que le patient ait déjà un permis de conduire ou n'en ait pas. Il s'applique, que le patient veuille un permis de conduire ou n'en veuille pas. Il concerne non seulement les maladies visées au guide médical, mais tout état de santé susceptible de causer un risque immédiat ou lointain de défaillance au volant. Cette cause de risque n'est pas précisée dans le texte de loi et la portée du mot risque, employé sans qualification, est extrêmement vaste.

Si je me réfère au guide médical publié par le Bureau des véhicules automobiles et le ministère des Transports, je vais vous donner rapidement la liste des maladies ou des genres de maladies visées dans le guide: toutes les maladies de la vue, incluant les problèmes d'acuité visuelle; toutes les maladies de l'acuité auditive; toutes les maladies de l'appareil cardio-vasculaire, infarctus, angine, hypertension; toutes les maladies de l'appareil cérébro-vasculaire; toutes les maladies du système nerveux; les maladies de l'appareil respiratoire; les maladies du métabolisme: diabète, problèmes de thyroïde, glandes surrénales, obésité; les maladies du système musculo-squelettique; les maladies mentales ou psychiatriques; toutes les personnes qui prennent des médicaments comme les sédatifs, tranquillisants et antidépresseurs, narcotiques, antihistaminiques, stimulants du système nerveux central, anticonvulsifs; toutes les intoxications alcooliques; tous les problèmes reliés à la sénilité. Et ce n'est là qu'une énumération générale des catégories de maladies qui sont couvertes par le guide médical.

Si je me réfère ensuite à ce même guide sous le chapitre des maladies mentales, on y lit par exemple, en dessous de constitution psychopathique — ce sont des informations à l'intention du médecin — le texte suivant. Je ne fais que citer ce petit exemple: "Les candidats qui n'acceptent pas les valeurs sociales reconnues, qui ont un dossier de comportement impulsif ou irresponsable et qui sont fréquemment en rébellion contre l'autorité souffrent de la perte de leur bon sens et constitueront souvent un véritable danger sur la route. Le médecin devrait signaler un tel comportement s'il en est informé".

J'ai l'impression que, si on observait seulement cette section de ce guide médical, un très grand nombre de personnes ne pourraient pas conduire, y compris plusieurs personnes présentes à cette commission parlementaire. En effet, je pense que ceux qui contestent l'autorité ou qui se rebellent contre l'autorité fédérale pourraient être inclus dans ce genre de comportement. D'un autre côté, je ne voudrais pas être partisan et je pourrais

peut-être dire que, par ailleurs, les fédéralistes inconditionnels qui ne reconnaissent pas les changements qui s'imposent au Québec encouragent indirectement la rébellion contre l'autorité. On devrait donc logiquement interdire à presque tout le monde de conduire son véhicule automobile.

La Corporation professionnelle des médecins du Québec recommande plutôt que le législateur exige un examen médical de tout conducteur à risques avant d'émettre ou de renouveler un permis de conduire et qu'il exige un examen médical périodique du conducteur détenteur d'un permis de conduire.

On demande également que ces rapports soient envoyés au directeur médical du Bureau des véhicules automobiles et non pas au directeur général, de façon à assurer, une fois de plus, la confidentialité des données.

J'en profite, par ailleurs, pour souligner la compétence et la compréhension du directeur général et du directeur médical de ce bureau, qui sont M. Ghislain Laflamme et le Dr Anatole Gagnon.

On pourrait imposer aux médecins l'obligation d'aviser le patient sur son inaptitude temporaire ou permanente à conduire un véhicule routier. La loi pourrait alors obliger le patient, qui a reçu un tel avis, à se comporter en conséquence.

Nous ne voulons pas minimiser l'importance du problème du permis de conduire, qui deviendra plus important avec le vieillissement de la population. Nous suggérons que des recherches sérieuses soient entreprises sur la question, parce que les notions et les statistiques actuelles sont plutôt empiriques et sont floues. Ces statistiques doivent être précisées et raffinées.

Il ne faut pas non plus exagérer la quantité et l'importance des accidents causés par des gens qui souffrent de certaines maladies. Je pense que si on lit les journaux, surtout les journaux du lundi matin, on se rend compte que les blessés et les morts dans les accidents sont plutôt des jeunes gens en parfaite santé, et qu'un examen médical n'aurait rien détecté dans leur condition.

Nous faisons ce commentaire de façon positive pour améliorer la sécurité sur nos routes.

Par ailleurs, à titre de citoyen, en terminant, je voudrais juste dire un mot sur la question du virage à droite, parce que j'en ai entendu beaucoup parler, j'ai lu les journaux, j'en ai parlé avec des gens. Dire, comme je l'ai entendu dire à plusieurs reprises, qu'on ne devrait pas permettre le virage à droite au Québec, d'après moi c'est une insulte au peuple québécois; dire qu'on ne peut pas le faire à cause de notre tempérament latin, je pense que c'est inacceptable. C'est beau de faire une prise de conscience collective, de faire l'auto-critique de soi-même, mais je pense qu'il ne faut pas verser dans le masochisme et exagérer en faisant pratiquement du racisme sur soi-même. Par ailleurs, les latins que nous sommes ont un bon comportement, quand ils vont à l'extérieur du Québec, quand ils vont en Ontario, quand ils vont aux États-Unis; pourquoi n'auraient-ils pas un bon comportement au Québec?

Je pense qu'il y a une question d'attitude à changer, une question d'information et d'éducation. L'information, même au niveau scolaire; combien de gens connaissent le Code de la route? Très peu connaissent véritablement toutes les notions du Code de la route. Il faudrait également faire de l'éducation pour les conducteurs, pour les piétons, parce que les piétons sont aussi responsables d'un très grand nombre d'accidents, particulièrement dans les villes, et aussi une éducation de nos policiers. Je ne veux pas les critiquer, mais il me semble qu'ils ne sont jamais au bon endroit et qu'ils recherchent souvent la solution de facilité. Je prends souvent la route 20 et j'en vois, de temps en temps, sous les viaducs, alors que ce n'est absolument pas dangereux; j'aimerais bien mieux les voir sur les routes secondaires, les routes du comté de Frontenac — je voyais le député tout à l'heure — qui sont les routes de mon comté, où c'est extrêmement dangereux de circuler. Je pense qu'il faut, ensemble, améliorer la sécurité du public, la sécurité des conducteurs automobiles et assumer une prise de conscience et faire surtout de l'éducation.

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

M. Lessard: Merci, Dr Roy. Je n'ai pas l'intention de discuter du guide de la route, j'ai l'intention de discuter de l'article 19, de le bien lire et, en même temps, de parler du problème de la sécurité routière.

Je veux d'abord vous poser une question. Est-ce qu'il n'existe pas ce que nous appelons la Loi sur les services de santé et les services sociaux au Québec, qui oblige tout médecin à déclarer des maladies qui seraient de type épidémique?

M. Roy: Oui, c'est la Loi de la protection de la santé publique; vous ne citez pas la bonne loi, mais je ne vous en fais pas le reproche, vous ne pouvez pas connaître toutes les lois. Certains ministres m'ont même dit ignorer l'existence de l'article 19, dans le Code de la route. Dans la Loi de la protection de la santé publique, il y a des dispositions qui existent depuis très longtemps; ça se comprend très bien, lorsque ce fut adopté, il y a de nombreuses années, c'était dans le temps des épidémies de variole, des épidémies qui tuaient des milliers d'individus, des milliers de personnes lorsqu'elles commençaient. Cela existe encore, ça se fait assez bien, mais les déclarations de maladies infectieuses ordinairement ne présentent pas le même caractère que des déclarations dans des cas de permis de conduire. Dans le cas des maladies vénériennes, qui sont aussi des maladies à déclaration obligatoire, je dois vous dire que la loi n'est pas observée, ou à peu près pas.

La seule exception où on accepte et on force ou on veut que les médecins déclarent absolument ce qui vient à leur connaissance, c'est dans le cas des enfants maltraités. A cause de leur impuissance à se défendre, à cause de leur faiblesse, on pense qu'il est notre devoir de les

rapporter à l'autorité. Du côté épidémique, cela se comprenait autrefois. Disons que cela existe encore dans les statuts, mais c'est pratiquement désuet parce que les épidémies sont disparues grâce à la vaccination.

M. Lessard: Elles sont disparues, mais il y a quand même eu des cas — je me rappelle, cela ne fait pas tellement longtemps — à Blanc-Sablon, à Forestville, où on a dû prendre des mesures pour empêcher, pour prévenir l'épidémie. Ce sont des cas isolés, mais les médecins ont, à ce moment-là, fait leur devoir pour empêcher l'épidémie.

M. Roy: On comprend très bien. Mais, de toute façon, c'est une situation qui est pratiquement du passé et on ne peut pas comparer les questions d'épidémies...

M. Lessard: Y a-t-il...

M. Roy:... aussi dangereuses que la variole, le typhus, la peste aux questions du permis de conduire de patients qu'on devrait dénoncer à l'État à 80%.

M. Lessard: Y a-t-il une maladie — je comprends qu'il y a différents facteurs — au Québec dont le nombre de mortalités dépasse, par exemple, le chiffre de 2000 par année, ou une catégorie de maladie? Le cancer, par exemple. Y a-t-il, d'après vos connaissances techniques, une catégorie spéciale de maladie dont le taux des mortalités est de 2000 par année?

M. Roy: Je comprends que vous voulez faire état du fait qu'il y a environ, pas 2000, mais environ 1500 morts sur les routes par année. Je ne sais pas combien de gens meurent de cancer, possiblement plus que cela et possiblement plus de gens meurent également de maladies cardiovasculaires. Mais analysez les cas des 1500 personnes qui sont mortes sur la route et vous allez vous rendre compte qu'il y en a probablement 1400 qui étaient en parfaite santé, qui étaient des jeunes qui n'avaient absolument aucune déficience et que les autres, évidemment, avaient des troubles relativement mineurs. Évidemment, on fait toujours mention du cas de l'arrêt cardiaque subit où la personne meurt au volant. Cela arrive, mais il arrive aussi que des gens meurent dans le lit. L'arrêt cardiaque peut survenir n'importe où et c'est absolument imprévisible. Alors, il ne faudrait quand même pas dramatiser et exagérer sur ce contexte des morts sur la route. Il faut les diminuer, mais ce n'est pas en forçant les médecins à dénoncer leurs patients qu'on va diminuer ce nombre d'accidents mortels sur la route. Je suis conscient qu'il faut les diminuer parce que le régime d'assurance automobile actuel qui est, par ailleurs, un excellent régime sur le plan général pour les individus — le seul reproche que j'aurais à faire à ce régime, c'est d'être trop généreux, contrairement à ce qu'on a déjà dit... De toute façon, si on veut que ce régime puisse continuer,

il va falloir que la sécurité routière soit augmentée et il va falloir que les accidents diminuent. Mais ce n'est pas en forçant les médecins à dénoncer leurs patients qu'on va arriver à cela. C'est en éduquant les conducteurs.

M. Lessard: D'accord.

M. Lapierre (André): M. le Président.

M. Lessard: Vous êtes sans doute...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. Lapierre, vous avez quelque chose à dire?

M. Lapierre: Sur la question de la déclaration obligatoire des maladies, il faut mentionner la Loi de la protection...

Le Président (M. Bordeleau): Si vous voulez parler plus près du micro.

M. Lapierre:... de la santé publique qui oblige à déclarer certaines maladies. Ce sont des maladies qui entraînent quasi ipso facto un risque d'épidémie pour la population, tandis que la déclaration d'une personne qui est susceptible de produire un accident d'automobile — ce n'est pas le but poursuivi — n'est pas aussi immédiat que la déclaration d'une maladie contagieuse. En fait, dans le Code de la route, le but poursuivi par la déclaration par le médecin vise l'émission du permis et, subséquemment, possiblement ultérieurement à un accident d'automobile, mais non pas dans l'immédiat comme le spécifie la déclaration obligatoire des maladies.

M. Lessard: Je voudrais très bien lire l'article 19: "Un médecin ou un optométriste doit informer le directeur général du nom, de l'adresse, de la date de naissance et, dans le cas du médecin, du diagnostic clinique de tout patient de seize ans et plus atteint d'une maladie visée au guide médical ou dans tous les cas lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical, que ce patient peut constituer un risque en conduisant un véhicule automobile." (11 h 15)

Vous êtes sans doute informés que cet article est à peu près identique à l'article qui existe en Ontario, qui existe en Alberta, qui existe en Colombie-Britannique, qui existe dans l'Île-du-Prince-Édouard et qui existait aussi au Québec. Je lis le Code de la route, article 19 du temps, l'ancien Code de la route: Tout médecin doit faire rapport, au directeur médical du bureau à Québec, du nom et de l'adresse de tout patient de seize ans et plus qu'il juge inapte sur le plan médical à conduire un véhicule automobile. S'il y a vraiment un problème sérieux, c'est un avant-projet, on peut le modifier; cependant, je voudrais vous indiquer qu'il y a eu des consultations auparavant.

Je voudrais vous lire un extrait du procès-verbal d'une réunion du Bureau provincial de médecine tenue le 30 septembre 1970, au siège

social du Collège des médecins et chirurgiens de la province de Québec. "A la suite d'une lettre du président du comité médical aviseur du ministère des Transports de la province de Québec, demandant l'avis du collège sur la déclaration des malades qui, selon l'avis des médecins, seraient inaptes à conduire un véhicule automobile et qui devraient être considérés comme des dangers publics au volant de leur voiture, 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 leur voiture. Adopté à l'unanimité. Le registraire, Augustin Roy."

Je voudrais aussi vous lire une lettre du 13 octobre 1977, qui est adressée au Dr Anatole Gagnon, directeur médical, Bureau des véhicules automobiles, ministère des Transports, etc. Modification de l'article 19, paragraphe 3, du Code de la route. Tout cela s'est fait en consultation. "M. le directeur, suite à votre lettre du 31 août 1977, il me fait plaisir de vous transmettre l'opinion du comité administratif sur le sujet ci-haut mentionné. Le comité administratif n'a pas d'objection à ce que le diagnostic clinique soit inclus audit paragraphe 3 de l'article 19 du Code de la route. Veuillez agréer, M. le directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs. Le président-secrétaire général, Augustin Roy."

J'aimerais avoir des explications, puisque l'article 19 a été inscrit dans le projet de loi à la suite de consultations continues entre notre médecin-directeur médical du Bureau des véhicules automobiles et le Collège des médecins. J'aimerais avoir des explications sur ce retour subit de situation.

M. Roy: M. le ministre, l'explication est simple. Il arrive dans la vie des peuples et des organisations des changements de gouvernements, donc des changements de politiques. C'est exactement ce qui est arrivé. Vous n'êtes pas, comme gouvernement, lié par les décisions des gouvernements antérieurs. Vous avez le droit de changer d'avis, et c'est normal, c'est votre responsabilité, c'est votre droit le plus strict, comme c'est notre droit également, à cause des protestations que nous avons eues de nos membres et aussi du fait que nous savons que la loi actuelle est inobservée. Même si elle existe dans un contexte assez semblable en Ontario et dans d'autres provinces comme la Colombie-Britannique et l'Alberta, elle est encore inobservée. Evidemment, il faudrait peut-être dire aussi que, dans la loi nouvelle, on propose un élargissement assez considérable de la loi, non seulement en disant que le médecin doit rapporter les cas qu'il juge inaptes — c'est une question de jugement, à ce moment — mais doit rapporter les cas de maladies qui sont énumérées dans le guide médical dont j'ai fait mention tout à l'heure, ce qui en élargit considérablement la portée. En plus de cela, vous ajoutez une amende — pour ajouter à

l'insulte — de \$200 à \$500 aux médecins qui ne le feraient pas.

Evidemment, ce n'est plus le même texte de loi...

M. Lessard: Un instant! Vous dites qu'il y a une amende de \$100 et d'au plus \$500.

M. Roy: De \$200 à \$500, qui est ajoutée.

M. Lessard: L'amende était de combien avant?

M. Roy: Il n'y en avait pas. Il n'y a pas de prévision de sentence...

M. Lessard: Il y avait \$10 avant.

M. Roy: Il n'y en a pas dans la loi. Je ne sais pas où vous la trouvez.

M. Lessard: Dans l'ancien Code de la route, il y avait \$10 d'amende.

M. Roy: Où est-ce écrit dans la loi actuelle?

M. Lessard: Dans l'ancien Code de la route.

M. Roy: De toute façon, ce que je voudrais vous demander pendant que vous cherchez...

M. Lessard: A l'article 66 dans l'ancien Code de la route, il y avait une amende de \$10. Serait-ce que c'est l'amende qui fait maintenant peur aux médecins et qui les aurait fait changer de politique?

M. Roy: Ce que je voudrais vous demander, c'est: combien de déclarations médicales, malgré ce qui existait dans le Code de la route, avez-vous reçues, par année, depuis l'existence de cette disposition?

M. Lessard: Environ une centaine par année.

M. Lapierre: M. le Président, ce n'est pas tellement l'importance de l'amende, c'est le fait que l'article 19 est considérablement élargi. L'article 19 antérieur...

M. Lessard: Nous sommes prêts à le limiter, si vous voulez.

M. Lapierre:... obligeait le médecin à déclarer le malade qu'il jugeait inapte à conduire un véhicule automobile et il y a toute une différence entre une personne inapte à conduire un véhicule automobile et une personne qui est visée par le guide médical qui couvre l'ensemble des maladies possibles quasi... Selon ce guide médical, il faudrait déclarer tous ceux qui sont admis, par exemple, dans un institut de cardiologie qui ont seize ans et plus, ou tous ceux qui sont admis dans un hôpital pour des raisons qui sont mentionnées au guide. Imaginez le nombre de déclara-

tions obligatoires qu'on devrait faire parvenir au bureau des véhicules.

M. Lessard: Et si...

M. Lapierre: Dans l'autre paragraphe, non seulement ce sont les maladies visées au guide médical, mais ce sont toutes les maladies; que le malade ait déjà un permis ou non, qu'il veuille un permis ou non, le médecin sera obligé de les déclarer. Entre l'article 19 de l'ancien code et cet article 19, il y a toute une différence et ce n'est pas un revirement de politique de la part de la corporation. C'est un changement d'article qui a engendré une réaction.

M. Roy: Il faut penser aussi...

M. Lessard: Si, par exemple, nous enlevions... Si c'est strictement la question des maladies qui sont visées au guide médical, si on enlevait cette partie, est-ce que ça correspondrait, à ce moment-là, exactement à l'ancien règlement qui existait déjà et qui ne semble pas avoir soulevé de passions? Tout ça s'est fait, d'ailleurs, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, à la suite d'une recommandation qui nous parvenait du Collège des médecins. Si nous enlevions cette partie, qu'en penserait le collège des médecins?

M. Lapierre: Il resterait la deuxième partie qui élargit encore l'article par rapport à celui de l'ancien Code de la route. En fait, pourquoi déclarer un malade qui vient voir un médecin dans un cabinet de consultation?

M. Lessard: Oui, je comprends votre problème...

M. Lapierre: Un malade qui n'a pas de permis de conduire, qui n'en veut pas, pourquoi le déclarer?

M. Roy: A part de ça, on ne fait pas état de la gravité des maladies et de leur influence sur l'état de conduire. A notre avis, en fait, il n'y aurait qu'un seul problème qui devrait être rapporté et c'est essentiel évidemment pour conduire une automobile: c'est la question de la vision. C'est clair qu'il faut une bonne vision, une bonne acuité visuelle pour conduire un véhicule automobile. Mais le problème des maladies rénales, les maladies cardiaques, les maladies nerveuses, mentales, l'alcoolisme, le diabète, ce ne sont pas, en soi, des maladies qui doivent empêcher quelqu'un de conduire. Lorsqu'elles sont sous contrôle, il n'y a aucun problème.

Vous allez inonder totalement le Bureau des véhicules automobiles en exigeant des choses semblables et ce ne sera pas appliqué, en fait, même si vous l'adoptez dans la loi. Il faudrait restreindre la portée à des choses absolument essentielles. L'acuité visuelle, on est d'accord que c'est essentiel. D'ailleurs, la plupart des gens qui vont voir l'ophtalmologiste ou l'optométriste le font dans l'intention de corriger leur vue. Il reste

encore peut-être certaines gens qui, évidemment, outrepassent les bornes et qui peuvent conduire sans avoir une bonne vue. On devrait évidemment prendre action contre ceux-là, mais d'une façon sélective et non pas tuer une mouche avec un canon en visant tout le monde.

M. Lessard: Si, par exemple, on disait — il reste encore la deuxième partie de l'article: Lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical, etc. Il reste donc cette deuxième partie et on m'indiquait tout à l'heure que cette deuxième partie élargit encore l'ancienne loi. Je regrette. Selon l'ancienne loi, tout médecin doit faire rapport au directeur médical du bureau à Québec du nom et de l'adresse de tout patient de seize ans ou plus qu'il juge inapte, sur le plan médical, à conduire un véhicule automobile. Là, nous disons: Dans tous les cas, lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical, etc.

Or, dans votre proposition de 1971 et si on se limitait à cette proposition, où on nous recommandait simplement... où on disait: Il est proposé par le Dr etc., de recommander au gouvernement, à l'instar du gouvernement ontarien, de procéder à l'étude d'une loi... De procéder à l'étude... Mais, quand même, sur le plan scientifique, ce sont des médecins qui avaient, je pense, la même conscience et responsabilité sociale — j'espère que la conscience et la responsabilité sociale des médecins en 1971 n'étaient pas différentes de celles de 1979 — qui avaient donc la même conscience sociale de faire au gouvernement une recommandation spécifique du Collège des médecins, à l'instar du gouvernement ontarien, de procéder à l'étude d'une loi qui obligerait les médecins à déclarer des malades inaptes à conduire un véhicule automobile et considérés comme un danger public au volant de leur véhicule. Si nous enlevons, à ce moment-là, la partie qui concerne le guide médical et si nous conservons exactement la résolution que vous nous avez fait parvenir, qui est d'ailleurs confirmée par une lettre du Dr Augustin Roy, en 1977, est-ce que vous seriez d'accord ou si vous voulez tout simplement que cet article 19 disparaisse?

Je vous dis, il y a eu dernièrement — et je ne connais pas le diagnostic qui a été rendu — un accident impliquant quelqu'un qui était considéré — je ne donne pas le nom, c'est paru dans le journal de Québec — comme épileptique. C'était le grand titre "Un épileptique au volant". Il y a eu, je pense, une personne de tuée et trois de blessées. On blâmait le ministère des Transports et on blâmait le ministre de ne pas avoir de règlement qui empêche des gens qui sont dans des cas semblables de conduire. Quand vous dites: Des maladies contrôlées, j'en conviens, lorsqu'il s'agit de maladie contrôlée, vous n'êtes pas obligés de faire le rapport, mais, quand il s'agit d'un alcoolique dont la maladie n'est pas contrôlée, je pense qu'il s'agit d'un problème important.

Je reviens à ma question. Est-ce que vous voulez tout simplement — je vais me fier à votre jugement parce que je ne suis pas médecin et je

sais que vous avez des responsabilités de conscience professionnelle et vous avez le secret professionnel, aussi. Si, par exemple, je faisais exactement ce que vous me demandiez en date du 13 octobre 1977 et dans une résolution du 30 septembre 1970, est-ce que vous me demandez tout simplement de faire disparaître l'article, ou si je faisais l'article exactement dans le sens — on sait qu'un article, il faut quand même que ce soit appliqué — que vous me le demandez, quelle serait votre réaction?

M. Lapierre: M. le Président...

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

M. Lapierre: Vous avez rapporté un exemple d'épilepsie. Si vous regardez dans le guide médical...

M. Lessard: Je ne parle pas du guide, je vous dis exactement la résolution que vous m'avez fait parvenir.

M. Lapierre: Vous avez rapporté un accident qui serait attribuable à un cas d'épilepsie. Si vous regardez dans le guide médical, il y a beaucoup de nuances à apporter dans l'épilepsie.

M. Lessard: Laissons faire le guide médical.

M. Lapierre: Alors, laissons faire les exemples particuliers, autrement on va être obligé...

M. Lessard: Prenons votre résolution du 30 septembre...

Une Voix: N'amenez pas un cas d'épilepsie alors...

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, s'il vous plaît!

M. Lapierre: En ce qui concerne la Corporation professionnelle des médecins du Québec, sa conscience professionnelle, le mémoire dit que la corporation est consciente qu'il faut protéger le public et qu'on n'est pas là pour nuire au législateur; au contraire, on est là pour collaborer avec le législateur, pour élaborer des lois qui sont là pour protéger le public, mais aussi sauvegarder certains principes, dont celui du secret professionnel. Le secret professionnel, on ne l'a pas inventé aujourd'hui, ça date de toujours et il est important de le protéger. On a des articles où on dit que le secret professionnel n'est pas seulement une clause d'un contrat privé, tacite qui lie son malade; il a un intérêt social, il est d'ordre public, ce secret professionnel, aussi.

En ce qui concerne la position de la corporation, elle est définitivement contre le nouvel article. Par contre, depuis plusieurs années, la corporation professionnelle demande au législateur d'établir une loi-cadre qui protégerait le secret professionnel contre toutes les banques de don-

nées qui s'établissent dans les différents ministères et dans les différents organismes privés. Cette loi a été promise par certains ministres, mais elle n'est pas encore arrivée.

Compte tenu de toutes les réclamations de la corporation, compte tenu qu'on fait du médecin, de plus en plus, un délateur auprès de différents organismes, ce qui est imposé soit par des conventions collectives, soit par des lois, soit par des règlements, la corporation voudrait voir modifier cette attitude et, dans le cas présent, pourquoi, comme politique, n'adopterait-on pas, comme on l'a fait dans la Loi de la protection de la santé publique, qu'on identifie par règlement, après consultation du comité consultatif médical de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et des optométristes qui y sont concernés, les maladies à déclaration obligatoire?
(11 h 30)

Dans le guide médical, on dit qu'il y a des maladies qu'il est essentiel de ne pas avoir pour conduire un véhicule automobile, ce sont les problèmes de la vue. Cela pourrait entrer dans certaines maladies à déclaration obligatoire. Il pourrait y en avoir d'autres, mais cette liste devrait être dressée après consultation et après étude sérieuse. Une fois qu'on a dressé une liste de maladies à déclaration obligatoire, pourquoi, plutôt que d'obliger le médecin à déclarer ses malades, ne pas exiger un examen médical obligatoire avant d'émettre un premier permis? Pourquoi ne pas exiger un examen médical périodique une fois que les permis sont déjà émis? La périodicité demeurerait à discuter. Les catégories d'âges, bien sûr, demeurent à discuter. Les catégories de véhicules doivent entrer en ligne de compte. Les policiers qui arrêtent un individu sur la route ont le droit d'exiger que le véhicule soit examiné. Pourquoi n'auraient-ils pas le droit d'exiger, si le conducteur présente un comportement qui semble le rendre inapte à la conduite d'un véhicule automobile qu'il présente un rapport d'examen médical avant de pouvoir conduire de nouveau?

L'examen médical fait en cabinet de consultation pour diagnostiquer une pathologie chez un malade ou l'examen médical fait pour les besoins d'une assurance-vie est différent d'un examen médical fait selon le guide de la route qui est très bien fait. Si on examine un examen médical qui soit fait selon ce guide et qu'un rapport soit fait sur une formule acceptée par le Bureau des véhicules automobiles après consultation avec le Comité consultatif médical et la Corporation professionnelle des médecins du Québec, on aurait des chances de déceler les conducteurs à risques.

M. Lessard: Dr Lapierre, je suis très heureux d'entendre cela. Quand on a parlé de cet article 19, j'ai pris la peine de m'assurer, justement, qu'il y avait eu des consultations quelque part, parce que je n'ai jamais voulu entrer comme tel — je suis conscient des problèmes de la sécurité routière — dans le secret professionnel. Je ne voudrais pas qu'on indique aujourd'hui que c'est le ministre des Transports qui l'a imposé en vertu de l'article 19,

mais pour bien l'expliquer — parce que c'est un problème fondamental à l'intérieur de la loi actuellement et cela comporte des conséquences — je voudrais — et je vais terminer sur cela — avoir votre réponse. On est prêt à mettre un comité en place en collaboration avec vous, comme on l'a fait avec des cardiologues et d'autres spécialistes.

Voici ce que nous écrivions au Dr Augustin Roy en date du 31 août 1977, au moment où nous étions en train de réviser le Code de la route. "M. le président et chers confrères — lettre du Dr Anatole Gagnon — il y a quelques années, le Dr Armand Rioux, président du Comité médical consultatif, vous avait demandé s'il était souhaitable de faire inclure au Code de la route un texte de loi obligeant les médecins à déclarer au directeur du Bureau des véhicules automobiles le nom et l'adresse de leurs malades inaptes à conduire. Votre approbation avait par la suite été publiée dans l'organe officiel du collège et avait donné lieu à une modification du Code de la route en ce sens. Actuellement, un comité est à réviser le code en vue de sa refonte. Le responsable, Me Ghislain K. Laflamme, a demandé si des modifications étaient souhaitables à cet article. En étudiant l'article 19, paragraphe 3 qui se rapporte à cette obligation, le comité médical s'interroge sur l'opportunité de modifier le texte actuel et de demander aux médecins, à l'instar de l'article 143 du Code de la route de l'Ontario, de faire aussi rapport sur l'état de santé (clinical condition) en plus de donner le nom et l'adresse de leurs malades inaptes à conduire. Les avantages de connaître cet état de santé seraient, d'abord, de pouvoir donner au malade, au cas où il le demanderait, les raisons pour lesquelles son permis de conduire est annulé ou non renouvelé et, ensuite, de ne pas attribuer la perte du permis au médecin, mais bien à l'état physique du patient et à l'obligation d'agir que le directeur du bureau a en de telles circonstances. En attendant votre bienveillante réponse, veuillez agréer, M. le Président, etc."

Réponse en date du 13 octobre 1977: "M. le directeur, — objet: modification de l'article 19, paragraphe 3, du Code de la route — Suite à votre lettre du 31 août 1977, il me fait plaisir de vous transmettre l'opinion du comité administratif sur le sujet ci-haut mentionné. Le comité administratif n'a pas d'objection à ce que le diagnostic clinique soit inclus audit paragraphe 3 de l'article 19 du Code de la route. Veuillez agréer, M. le directeur...", etc.

Voilà, c'est exactement à la suite d'une consultation que l'article 19 a été modifié. Si vous me dites, ce matin, que la modification qui a été apportée ne correspond pas à ce que vous exigiez en ce temps, je suis prêt, quant à moi — c'est là qu'est la question — soit à retirer tout simplement l'article 19, si c'est vraiment un problème sérieux qui se pose pour vous autres et si vous me confirmez que vous n'êtes plus d'accord avec ce que vous m'aviez dit auparavant, ou je serais prêt, si vous croyez que l'article va trop loin, à retirer la partie qui concerne le guide médical et à conserver l'article tel qu'il existait auparavant.

J'aimerais avoir une réponse claire, je ne veux pas avoir un "noui".

M. Roy: M. le ministre, ce qu'on dit, c'est qu'on s'oppose à l'article tel qu'il est annoncé dans le projet de loi, l'article tel que libellé qui élargit très considérablement la portée de l'article 19 de l'ancienne loi. Evidemment, si vous êtes prêt à retirer toute la référence au guide médical, c'est déjà un pas dans la bonne direction. Il faudrait peut-être, par ailleurs, cerner davantage la situation. C'est dans le sens des recommandations qu'on fait à la page 3, en disant qu'on suggère un examen médical avant d'émettre un permis, comme on fait un examen de conduite, un examen périodique, un examen de contrôle...

M. Lessard: Pourquoi ne m'avez-vous pas transmis ça lorsqu'on vous a écrit?

M. Roy: Aussi, on voudrait que soient cernées les maladies qui sont susceptibles de rendre dangereuse la conduite sur la route. L'article est très vaste comme il est là et c'est pour ça qu'il est difficile d'application.

M. Lessard: Pourquoi, Dr Roy, ce que vous me dites, ce matin, pourquoi, lorsqu'on vous a consulté, vous ne me l'avez pas écrit à ce moment-là? Il me semble qu'on vous demandait votre opinion. Comment se fait-il que vous attendiez à la commission parlementaire pour nous donner ces indications? Si je ne vous avais pas consulté, vous auriez raison, Dr Roy, mais on vous consultait justement pour connaître votre opinion. Pourquoi n'avez-vous pas réagi à ce moment-là comme vous réagissez ce matin? Si vous aviez réagi de cette façon, on aurait tenu compte sérieusement, très sérieusement, de vos propositions.

M. Roy: On ne pouvait pas réagir sans avoir vu le texte de la loi. Il n'a jamais été fait mention, dans la correspondance, d'inclure dans la loi toutes les maladies indiquées au guide médical.

M. Lapierre: Votre lettre, M. le ministre, nous demandait si on avait objection à ce qu'on exige le diagnostic lorsqu'un médecin déclarait quelqu'un inapte à conduire un véhicule automobile. C'était la seule question qui était posée. On ne pouvait pas émettre une opinion sur un texte de loi que nous ne connaissions pas. Nous n'avons jamais vu cet article 19, ce nouvel article 19.

M. Lessard: On vous parlait du diagnostic clinique. Vous devez savoir, je ne suis pas médecin, mais vous devez savoir ce que ça veut dire un diagnostic clinique.

M. Lapierre: Bien oui, pour ceux qui sont jugés inaptes à conduire.

M. Lessard: De toute façon, je reviens encore à ma question et je voudrais bien avoir une réponse. Est-ce que vous voulez tout simplement — j'es-

père que par la suite on formera un comité pour voir s'il n'y a pas moyen de s'entendre et qu'on aura une collaboration et des réponses aux questions; je pose la question, les media d'information sont là et quand arrivera tel accident, j'espère que vous ne direz pas que c'est la responsabilité du ministre des Transports encore, parce que c'est un organisme professionnel — est-ce que vous voulez tout simplement, dis-je, que l'article 19, en enlevant toute la question du guide médical, disparaîsse, ou qu'on le maintienne, en enlevant tout simplement la question qui relève du guide médical? Quel serait, selon vous, ce qui pourrait satisfaire le Collège des médecins? La disparition complète de l'article 19 ou son maintien en le modifiant dans le sens que je vous ai indiqué?

M. Roy: M. le Président, on est bien conscient de notre rôle social en tant que médecins et on le dit dans le rapport et dans notre mémoire. On est prêt à collaborer avec le législateur, on est content que vous soyez prêt à enlever la référence au guide médical. On voudrait par ailleurs, pour que la loi soit appliquée — parce que ça ne sert à rien d'avoir des lois si elles ne sont pas appliquées — que cet article soit restreint aux conditions essentielles pour conduire un véhicule automobile et que ces conditions essentielles soient élaborées en consultation avec la Corporation des médecins, l'Ordre des optométristes et le Comité consultatif médical du Bureau des véhicules automobiles, de façon que, dans la loi ou les règlements, on sache à quoi s'en tenir.

Tout ce qu'on disait, c'était qu'on était prêt à ce que le médecin mette le diagnostic clinique à côté du nom du patient qu'il jugeait inapte à conduire; ce n'est pas tout d'envoyer le nom d'une personne, si le directeur général ne connaissait pas la condition de la personne. Dans les conditions qu'on juge importantes pour conduire, on dit que l'acuité visuelle est essentielle. Il pourrait peut-être y avoir d'autres conditions exceptionnelles comme l'épilepsie, certains cas psychiatriques, certains problèmes d'alcoolisme, mais, remarquez bien que c'est extrêmement complexe, parce qu'il n'y a pas de preuves scientifiques qui font que ces gens sont de plus mauvais conducteurs que d'autres et causent plus d'accidents que d'autres. Sur ça, la recherche n'existe à peu près pas et n'est pas concluante; il y a beaucoup de pas à faire. On est prêt à collaborer et à cerner le problème, parce que la loi actuelle l'élargit tellement qu'elle inclut pratiquement 80% des patients, qui vont aller chez le médecin.

M. Lessard: Je vous ai posé une question en limitant la loi actuelle, c'est écrit: "Dans tous les cas, lorsqu'il y a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical, que ce patient peut constituer un risque en conduisant un véhicule automobile." Je la limite, ça va être votre responsabilité professionnelle que je reconnais, lorsque vous allez juger de façon sérieuse. Vous allez me dire il y a des médecins... Je suis bien d'accord, mais il reste qu'on a eu des centaines de cas par année qui nous

ont été envoyés par des médecins, 700 cas. Il faut protéger votre médecin aussi; il a une responsabilité sociale aussi. Quand on juge qu'un individu est inapte à conduire un véhicule et qu'on lui permet d'obtenir un permis de conduire, c'est envoyer cet individu à la mort, au risque d'un accident mortel, avec les risques que ça comporte pour les autres. Je ne reviens plus sur ça, je vous dis que si on conservait juste la dernière partie, je suis prêt, par la suite, à la formuler avec vous autres. C'est une véritable épidémie d'accidents d'automobiles actuellement. Les médecins font des efforts pour arrêter des épidémies; on en vit une actuellement dans les accidents automobiles. Par la suite, on pourra former un comité.

Ne revenons pas sur l'élargissement, je suis prêt à le retirer. S'il le faut, on fera sauter l'amende. Lorsqu'il y a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical — parce que là, on ne pourra jamais imposer une amende, on la fera sauter, s'il le faut — si les médecins, de façon sérieuse, ont des raisons de croire qu'un patient n'est pas capable de conduire son véhicule, ne devraient-ils pas l'indiquer au Bureau des véhicules automobiles? Vous allez me dire que c'est le principe de la délation. Peut-être, mais il y a aussi le principe de protection de l'individu qui est là. Si, par exemple, vous savez qu'une personne va se suicider, est-ce que vous allez prendre les moyens, auprès des policiers, pour qu'elle soit surveillée afin d'empêcher que cette personne aille se suicider?

M. Lapierre: Il y a une Loi de la protection de la santé mentale qui existe pour la protection de ces personnes et la protection de la vie d'autrui qui serait mise en danger par ces personnes.

M. Roy: Je continue dans l'autre sens. Autrefois, il y avait peut-être des excès contraires, on internait les gens très facilement, souvent pour des raisons de facilité, mais, maintenant, c'est devenu le contraire, il y a un paquet de fous en circulation qu'on n'est pas capable d'interner. Je peux vous dire que j'ai régulièrement des appels de médecins, de membres des familles qui voudraient faire soigner des patients qui présentent des problèmes psychiatriques et ils ne sont pas capables de le faire parce qu'ils ne sont pas assez malades pour être internés. Pour être interné, souvent, il faut pratiquement avoir tué quelqu'un ou avoir commis des crimes. C'est devenu un excès contraire, il ne faudrait pas tomber dans l'abus non plus. Évidemment, c'est un aparté, parce que vous avez parlé des problèmes psychiatriques.

M. Lapierre: M. le ministre, en laissant tomber la première partie de l'article, vous dites que vous n'élargissez pas l'article 19, par rapport à l'ancien article. Pour nous, il demeure encore élargi, parce que c'est quand même une nouvelle formulation et c'est une formulation qui oblige le médecin à indiquer toutes les déficiences qui peuvent constituer un risque en conduisant un véhicule automobile. Mais pour constituer un risque, il faut mentionner

que la notion de risque n'est pas précisée dans le texte...
(11 h 45)

M. Lessard: Lorsqu'il a des raisons...

M. Lapierre: C'est parce que le risque est employé sans qualification que l'article est extrêmement vaste.

M. Lessard: On va lire l'ancien article et je vais terminer sur cela, et arrêtons de patiner.

M. Lapierre: M. le ministre, nous ne patinons pas!

M. Lessard: Si vous me permettez, Dr Lapierre...

M. Lapierre: Nous ne patinons pas!

M. Lessard: Dans l'ancien article, on dit: "Tout médecin doit faire rapport, au directeur médical — on peut mettre le directeur médical, au lieu de mettre le directeur du BVA — du bureau à Québec, du nom et de l'adresse de tout patient de seize ans et plus qu'il juge inapte — c'est l'ancien article — sur le plan médical à conduire un véhicule automobile". Le nouvel article pourrait se lire comme suit: "Un médecin ou un optométriste doit informer le directeur médical du nom, de l'adresse, de la date de naissance et, dans le cas du médecin, du diagnostic clinique — enlevons le diagnostic clinique — de toute maladie lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical, que ce patient peut constituer..." On peut le rédiger. Si vous pensez qu'il est élargi, on pourrait reprendre exactement l'article 3 de l'ancien Code de la route — seriez-vous d'accord? — exactement l'article 3 de l'ancien Code de la route. C'est ce que je veux savoir. Vous n'en voulez pas du tout ou vous êtes prêts, de ce côté, à un moment donné, à accepter l'article 3?

M. Roy: Ce qu'on voudrait cerner, on l'a dit tout à l'heure, ce seraient les maladies qui font que quelqu'un devient inapte à conduire. On a dit: On serait prêt à faire cela. En les mettant dans la loi, les maladies qui rendent quelqu'un inapte, qui devraient être établies après consultation avec la Corporation des médecins et le comité consultatif médical du Bureau des véhicules automobiles, on va restreindre la portée. On va les identifier. A ce moment, on va dire aux médecins: Tous les gens qui ont des problèmes d'acuité visuelle, les gens qui ont des cataractes, les myopes graves qui ne portent pas de lunettes, qui sont dangereux, ceux-là, vous devez les rapporter, mais les autres, vous n'avez pas à les rapporter. Vous pouvez peut-être penser que quelqu'un ne devrait peut-être pas conduire. C'est difficile. Il y a du subjectif là-dedans. A ce moment, on dit: Le fardeau doit appartenir à l'individu, et c'est à l'Etat de vérifier, par des moyens de contrôle, et en s'assurant, par ailleurs, que les formules de renouvellement de permis de conduire sont bien remplies. Combien

de fois m'a-t-on dit que les gens reçoivent leur formule de renouvellement de conduire, où il y a à l'endos toute une liste des maladies qu'ils doivent remplir et dont on ne s'occupe pas souvent? Il y a des gens qui mettent un X, ils ne remplissent rien. Encore là, en ce qui concerne...

M. Lessard: Il y en a 3 500 000, Dr Roy. C'est justement, on vous demande votre collaboration.

M. Roy: Vous nous demandez de faire votre travail. On vous dit: Organisez-vous pour le faire, vous êtes assez nombreux, on paie assez cher de taxes. De toute façon, révisez donc cette formule de renouvellement de permis de conduire. Dans cela, il y a à peu près 20 questions sur les maladies. Les gens, quand ils remplissent cela, ont l'impression...

M. Lessard: Je pourrais vous répondre autre chose sur les taxes, mais...

M. Roy: Laissez-moi finir! Quand on dit: Avez-vous déjà souffert de telle ou telle maladie? On dit 20 maladies, maladies rénales. Il y a des maladies qui n'ont aucune relation avec le permis de conduire. Les gens ne savent pas ce qu'ils remplissent, ils sont inquiets. Qu'on restreigne donc la portée de ce questionnaire, qu'on fasse donc des choses claires, logiques, qu'on informe la population, et on est prêt à collaborer.

M. Lessard: Vous auriez dû nous le dire le 31 août 1977, Dr Roy.

M. Roy: Vous auriez dû nous parler, à ce moment, d'une façon claire et en nous donnant le sens de la loi.

M. Lessard: On vous a parlé, on vous a écrit. On a des résolutions du Collège des médecins. Cela doit être une certaine responsabilité.

M. Roy: Ce n'est pas du tout ce que vous avez mis dans la loi.

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

M. Gratton: M. le Président, je ne voudrais pas éterniser le débat sur la question plus longuement qu'il ne le faut, mais je vous avoue franchement que je trouve l'attitude du ministre un peu curieuse. D'une part, il inscrit dans un avant-projet de loi l'article 19 qui va nettement à l'encontre de la Charte des droits et libertés de la personne, qui fait des médecins des délateurs publics. Oui, j'y viens. Laissez-moi faire. Il défend cela tant bien que mal, il voit que cela ne tient pas debout. A un moment donné, il se ravise et dit: C'est à la demande des médecins qu'on le fait. C'est l'Ordre des médecins qui nous a demandé d'intervenir dans ce sens. L'Ordre des médecins dit: Premièrement, ce n'est pas ce qu'on a demandé; deuxièmement, même si on l'avait demandé, on a le droit

de changer d'idée. Le ministre leur dit: D'accord, on est prêt à tout retirer ou, s'il vous plaît, les médecins, dites-nous donc quoi mettre dans la loi.

Je crois que le Dr Roy vient de donner la réponse. Ce n'est pas à l'Ordre des médecins de légiférer, c'est à nous, en tant que législateurs. C'est à nous de nous assurer qu'on respecte les droits fondamentaux, non seulement des médecins, mais surtout des citoyens. C'est comme si on avait dit, dans le Code de la route: Inscrivons un article pour obliger le tenancier d'un bar de dénoncer à la police ou au directeur du BVA toute personne qui, un soir donné, est en état d'ébriété avant qu'elle ne prenne la route.

Qu'on se le dise bien, il y a probablement des centaines de fois plus d'accidents qui sont causés par les facultés affaiblies des gens qui conduisent l'automobile que par des gens dont l'état de santé aurait dû être dénoncé par des médecins. Alors, pourquoi ne pas dire: Tout tenancier de bar qui voit une personne qui, à son avis, n'est pas en état de conduire son automobile à cause de ses facultés affaiblies par l'alcool doit dénoncer cette personne à la police. On ne le fait pas parce que cela ne tient pas debout. Cela ne tient pas plus debout de l'exiger des médecins, par le biais du libellé de l'article 19 actuel.

M. le Président, il me semble qu'on doit retenir les suggestions très positives que nous fait l'Ordre des médecins. On devrait inscrire quelque part dans le Code de la route l'obligation pour le médecin d'aviser, comme le suggère le mémoire, le patient qui est dans le cabinet du médecin et chez qui on constate qu'il y a un état de santé qui pourrait l'empêcher de conduire et obliger ce patient, ce citoyen, d'agir en conséquence. On exige un examen médical pour tous ceux qui conduisent des véhicules de transport public et on peut facilement exiger du médecin qu'il fasse un rapport détaillé au bureau médical du BVA sur l'état de santé, mais de façon spécifique, pas dire au médecin: Si, par exemple, le bonhomme a l'air d'être dérangé quelque peu, n'a pas l'air d'accepter l'autorité, a l'air de vouloir dire non au référendum, faites un rapport, parce qu'effectivement... Oui, j'exagère, mais j'essaie de faire comprendre au ministre parce qu'il ne semble pas comprendre.

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

M. Lessard: Qu'on me ramène le député de Charlevoix, Seigneur!

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau, je pense que vous pouvez continuer.

M. Gratton: Merci, M. le Président. Je dis donc, M. le Président, que le ministre, ses conseillers, son entourage se sont fourvoyés avec l'article 19 de l'avant-projet. Ce n'est pas facile à admettre, mais il l'admet dans les faits puisqu'il nous dit: On va le retirer ou le reformuler avec le concours, en consultation avec l'Ordre des médecins. En tant que membre de l'Opposition officielle, tout ce que

je peux demander, c'est effectivement qu'on s'assoie autour d'une même table, qu'on procède par comité ou qu'on procède autrement, mais qu'on en arrive à formuler un article de loi qui assurera la sécurité publique, qui assurera le respect du secret professionnel et qui assurera qu'on ne fera pas de chaque médecin du Québec un délateur public passible d'une amende ou pas.

M. le Président, à moins que nos invités n'aient d'autres remarques à faire à ce sujet, je voudrais leur poser une question, qui n'a rien à voir avec l'article 19. Vous savez sans doute, messieurs, que tout de suite après vous, nous entendrons les représentations de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec. Vous savez sûrement qu'elle demande que des représentants de leur corporation siègent au comité consultatif médical. J'aimerais savoir, de la part de l'Ordre des médecins, si vous êtes d'accord ou pas sur cette demande de l'Ordre des optométristes et pour quelle raison?

Le Président (M. Bordeleau): M. Roy.

M. Roy: Comme les optométristes sont concernés par les problèmes de l'acuité visuelle, les problèmes de vision, c'est clair qu'en ce qui concerne ces problèmes, ils devraient être consultés concernant le comité consultatif et l'élaboration d'un guide médical à cet effet.

M. Gratton: Est-ce que vous seriez d'accord sur une représentation institutionnalisée?

M. Roy: Dans les cas qui concernent uniquement l'acuité visuelle, parce que je suis sûr que ce comité consultatif étudie un très grand nombre d'autres pathologies; alors, évidemment, les pathologies cardiaques, les pathologies psychiatriques ne concernent pas les optométristes, mais les cas de pathologie visuelle les concernent parce qu'évidemment, ce sont des experts en réfraction.

M. Gratton: La qualification que vous faites là pourra nous être utile au moment de la discussion avec les représentants de l'Ordre des optométristes tantôt. Je vous remercie, messieurs. En boutade, si vous me le permettez, je dirai que les définitions que vous faisiez tantôt à l'énumération des maladies contenues au guide médical, vous avez mentionné qu'on pourrait interpréter cela en voulant dire que des personnes qui contestent l'autorité fédérale pourraient être susceptibles d'être dénoncées. Ce serait le cas des souverainistes. Les personnes qui défendent le statu quo, donc qui refusent de constater la nécessité de changements, pourraient également être dénoncées. Je suis heureux de constater que nous, en tant que libéraux, nous ne le serions pas parce qu'on constate qu'il y a des changements nécessaires et qu'on ne rejette pas l'autorité fédérale.

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

M. Chevette: Ne me dites pas que les libéraux sont en train de définir leur option.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Joliette-Montcalm, avez-vous des questions à poser?

M. Chevette: Il me semblait que cela pressait pour se définir. Maintenant, cela ne presse plus.

M. Gratton: Cela va assez bien, à part cela.

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

M. Gratton: Cela va assez bien depuis un certain temps.

M. Chevette: M. le Président, je voudrais demander au docteur Roy... Je pense qu'il faut situer le débat à un niveau un peu plus élevé que de la façon dont cela s'est terminé. Si j'avais voulu continuer dans la même veine, j'aurais commencé mon exposé en vous demandant ceci...

M. Gratton: Levez-vous, levez-vous!

M. Chevette: Est-ce que je peux terminer?

M. Gratton: Oui, levez-vous!

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

M. Chevette: J'aurais commencé mon exposé en disant: C'est vrai que les gouvernements changent et que les politiques changent. J'espère que les corps professionnels ne changent pas d'idée parce que le gouvernement change.

Une Voix: Non, ce n'est pas...

M. Gratton: Ah!

M. Chevette: Je pense que cela aurait été maintenir un niveau de discussion un peu trop bas, à la Gatineau.

Donc, je voudrais, M. le Président, poser une question au docteur Roy. Vous avez semblé considérer comme épouvantable la référence au guide médical pour déterminer l'aptitude à conduire un véhicule automobile. Cette référence vous fait terriblement peur par rapport à l'article 19. J'ai entre les mains le guide médical pour déterminer l'aptitude à conduire un véhicule automobile. A la page V, en chiffres romains, on peut lire ceci: "En conclusion, qu'il soit permis ici de remercier vivement toutes les personnes qui ont participé à l'élaboration du contenu de la présente édition du guide médical à l'usage du Bureau des véhicules automobiles: les membres du comité ad hoc, les associations des ophtalmologistes de la province de Québec, des cardiologues, des neurologues, des oto-rhino-laryngologistes et celle des psychiatres, les docteurs Claude Catellier, etc." Ce guide-là a été préparé en étroite collaboration surtout avec ces organismes professionnels...

M. Roy: Le député de Joliette-Montcalm...

M. Chevette: ... en fonction de déterminer l'aptitude à conduire un véhicule. Qu'est-ce qu'il y a d'épouvantable dans cela? Ce sont de vos membres, je crois.

Le Président (M. Bordeleau): M. Roy.

M. Roy: Le député de...

M. Chevette: Joliette-Montcalm.

M. Roy: ... Joliette-Montcalm était peut-être distrait quand on en a parlé, mais on a d'abord...

M. Chevette: Non, je n'étais pas distrait, j'ai tout suivi.

M. Roy: ... dit que c'était...

M. Gratton: Non, il n'était pas distrait; il n'a pas compris.

M. Roy: ... un excellent guide médical. Cela est inscrit au journal des Débats. J'ai également félicité le directeur médical et le directeur général du Bureau des véhicules automobiles pour leur compréhension dans l'application de la loi. On ne dit pas que le guide est mauvais. On dit que le guide est très bien. Mais on dit que, si la loi s'applique telle qu'elle est et que si les médecins doivent rapporter au Bureau des véhicules automobiles les malades qui souffrent de toutes les maladies qui sont là, les médecins vont rapporter 90% de leurs malades. Quasiment toutes les maladies sont indiquées dans ce guide. C'est ce qu'on dit. On ne dit pas que c'est mal fait. On dit que la loi est mal faite, par ailleurs, telle qu'elle est, mais qu'elle peut être bonifiée. La commission parlementaire est justement là...

M. Chevette: Mais chaque spécialiste...

M. Roy: ... pour entendre nos réflexions. Il s'agit d'un avant-projet, à part cela.

M. Chevette: Oui, mais M. Roy...

M. Roy: Je félicite le gouvernement de présenter cela comme un avant-projet...

M. Chevette: C'est cela.

M. Roy: ... pour entendre nos représentations de façon à présenter ensuite un projet qui tienne compte de nos observations.

M. Chevette: C'est exact.

M. Roy: On a élevé le ton un petit peu. Je connais le député de Saguenay; je connais son tempérament, je connais son caractère impulsif. Je sais qu'il connaît très bien, par ailleurs, les médecins et qu'il est un homme de bonne volonté qui comprend le bon sens et qu'après les représentations

il va pouvoir faire les changements en conséquence. Cela est fait sur le plan de la critique constructive. On a l'air d'échanger des idées d'une façon un peu plus, disons, émotive, mais c'est parce qu'on est bâti comme cela; on a un peu un caractère de politiciens. Cela ne veut pas dire qu'on est de mauvaise foi. Au contraire, on est de bonne foi. On veut que la loi soit bonifiée. On est prêt à jouer notre rôle. On ne veut pas avoir une loi qui soit inapplicable. Il y en a trop, dans les statuts, des lois dont les articles sont inapplicables. Cela ne sert à rien d'avoir un article comme celui-là; il ne sera pas appliqué. Mais faisons quelque chose qui va vraiment servir l'intérêt du public. Travaillons ensemble pour la rédaction d'un article qui apparaîtra au projet de loi lorsqu'il sera déposé subseqüemment.

M. Lapierre: M. le Président.

M. Chevette: Ce que je vous demande...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Joliette-Montcalm, le docteur Lapierre aurait quelque chose à ajouter.
(12 heures)

M. Chevette: Un instant, s'il vous plaît! J'ai une sous-question à poser au docteur Roy. Quand un cardiologue reçoit un patient — le guide médical a été conçu aussi par la Corporation des cardiologues du Québec — si, à l'examen du patient... Ce ne sont pas tous les individus qui peuvent présenter un risque ou une inaptitude à conduire un véhicule automobile, cela peut être un ou deux patients par mois dans certains cas, ce n'est pas l'avalanche contrairement à ce que vous dites. Ce serait ridiculiser, à ce moment-là, le guide qui a été préparé.

M. Roy: On a tendance à vouloir beaucoup trop se servir du médecin pour appliquer les lois et réglementer la société. Notre rôle est d'aider les gens, les soigner, les guérir autant qu'on peut. S'il faut que le médecin soit au courant de tous les détails des lois et qu'il se mette à les appliquer pour tout le monde, vous rendez sa tâche absolument impossible, d'autant plus que...

M. Chevette: Mais quand le patient... Je m'excuse, mais je dois faire une mise au point. Si on mettait dans la loi que tous les mortels du Québec vont se présenter, à la veille d'avoir un permis de conduire, pour une visite obligatoire, ce serait beau et ce serait bon. C'est-à-dire, l'Etat devrait payer aux corps médicaux une visite obligatoire de tout le monde. Là, le médecin ferait rapport au BVA parce que cet examen est fonction spécifique du permis de conduire. Là, c'est payant, ce n'est plus de la délation. Je m'excuse, mais ce n'est pas fort comme argument.

M. Roy: Ce n'est pas la même chose du tout et là vous ramenez le débat à un très bas niveau.

M. Chevette: Oui, c'est exact. C'est au niveau où vous l'avez maintenu depuis le début.

M. Roy: Vous l'avez reproché au député de Gatineau, là c'est vous qui le ramenez à un très bas niveau. Vous voudriez...

M. Chevette: Vous n'êtes pas là pour juger les députés, monsieur, vous êtes là, monsieur...

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

M. Chevette: Je m'excuse, M. le Président, mais le Dr Roy n'est pas là pour juger, il est là pour répondre aux questions.

Le Président (M. Bordeleau): Un instant.

M. Roy: Un instant, laissez-moi répondre. Vous me dites...

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

M. Roy: Non, je réponds à votre question. Vous voulez que les médecins fassent l'ouvrage de l'Etat gratuitement. A ce moment-là, vous seriez d'accord sur cela. Nous disons: Un instant. On est prêt à faire des examens médicaux appropriés, pas un examen général pour la forme des choses, en fonction de la conduite des véhicules automobiles. Vous avez des examens de compétence pour les véhicules automobiles, il pourrait y avoir des examens médicaux ad hoc, il en existe déjà d'ailleurs. Les personnes de 70 ans et plus, par exemple, doivent avoir... Ce matin, le téléphone ne fonctionnait pas à l'endroit où j'étais, j'ai dû aller appeler chez quelqu'un d'autre et on m'a entendu donner une entrevue téléphonique. La personne m'a dit: J'ai justement reçu, moi aussi, une demande d'examen médical — parce qu'elle a 72 ou 73 ans — il faut que j'aille chez mon médecin pour la compléter. Cela existe déjà pour certaines catégories de personnes. Cela pourrait continuer à être fait. On dit: Des examens appropriés, des examens aussi au hasard pour détecter des personnes qui font de fausses déclarations sciemment. La Régie de l'assurance-maladie le fait, quand il s'agit de payer les médecins.

Il faudrait quand même faire en sorte que les gens n'abusent pas du privilège de conduire un véhicule automobile. Ce n'est pas un droit, que l'odieux et le fardeau de prouver son état de santé repose sur les individus plutôt que sur les médecins. Il ne faut pas non plus surestimer la gravité des accidents causés par les personnes d'un certain âge qui ont de petits problèmes de santé, qui ont des réflexes diminués. Tout à l'heure, on va tous en arriver à ce stade; mais ces gens-là, généralement, sont prudents et ce ne sont pas eux qui sont la grande cause des accidents d'automobile, ce ne sont pas eux qui causent les décès, ce ne sont pas eux qui généralement meurent non plus en fin de semaine.

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, M. le ministre, je voudrais... C'est parce qu'il est midi.

M. Lessard: Très brièvement.

Le Président (M. Bordeleau): Cela me prend le consentement des membres de la commission. Est-ce que je l'ai?

M. Gratton: Consentement, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, allez-y, M. le ministre.

M. Lessard: Très brièvement.

M. Gratton: Tout le monde se fâche.

M. Lessard: Je suis prêt à modifier l'article en conséquence. On ne vous demande pas de nous envoyer un rapport sur toutes les maladies. On vous demande tout simplement, selon la nouvelle loi, d'après la modification de l'article, il me semble que c'est une responsabilité professionnelle, d'informer le directeur médical du Bureau des véhicules automobiles, lorsque le médecin constate qu'il y a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical, que tel individu peut constituer un risque en conduisant un véhicule routier. C'est seulement cela. Contrairement à ce qu'on a dit tout à l'heure, je ne me suis pas fourvoyé. J'ai fait un avant-projet de loi, justement. Il y a des choses que j'ai mises dans cet avant-projet de loi auxquelles je croyais plus ou moins, dont je voulais discuter, parce que c'est cela la consultation, c'est cela la transparence, c'est cela justement essayer de gouverner avec l'ensemble de la population. Mais si je l'ai mis ainsi dans l'article 19 pour plus de discussions, je l'ai mis après avoir consulté les officiers du ministère et après m'être bien assuré que j'avais des documents à l'appui, que j'ai cités ce matin, qui provenaient des personnes qui étaient directement impliquées.

Or, ces personnes me demandaient, peut-être pas de cette façon, d'inclure un article pour prévoir des cas semblables. C'est dans ce sens-là qu'il faut voir l'article 19. Je suis prêt, moi, avec vous autres, j'aurais aimé mieux que ça se fasse en 1977... Si j'avais reçu une lettre, en 1977, à la suite de la lettre du Dr Gagnon, me disant: On va former un comité et on va analyser ça; on l'aurait formé, le comité, et on aurait analysé ça. Mais, ce que je trouve regrettable, c'est que c'est seulement ce matin — c'est votre droit, puisque c'est une commission parlementaire — qu'on vient nous dire que cet article... Je comprends que vous ne l'avez peut-être pas vu de la façon qu'il a été rédigé, mais, cependant, par exemple, c'est à votre demande que je l'ai inscrit, cet article, comme il existait dans l'ancien Code de la route. De toute façon, on...

Une Voix: Ce n'est pas ce matin...

M. Roy: Un instant! Je vais simplement faire une remarque. Cela n'a jamais été à notre demande. Nous avons répondu à votre demande, mais nous n'avons jamais demandé que l'article soit

changé. Nous n'avons jamais demandé qu'un article semblable soit inséré et nous n'avons jamais vu l'article. Mais, je suis conscient, évidemment, de la bonne foi du ministre, du fait qu'il s'agit d'un avant-projet. Tout ce que je demanderais au ministre, c'est de ne pas s'en tenir à l'article, tel qu'il est rédigé actuellement, même quand il enlève la référence au guide médical, mais plutôt de nous donner l'assurance qu'il y aura une consultation avec les gens intéressés à la rédaction d'un nouvel article de loi qui va cerner davantage la réalité dans l'intérêt du public, auquel on tient tous, le ministre, comme la Corporation des médecins.

M. Lessard: Je suis entièrement d'accord...

M. Roy: C'est l'impression que je voudrais qui se dégage ici, ce matin, de ces échanges, certainement animés, à certains moments, mais qui sont agréables, par ailleurs.

M. Lessard: J'aurais voulu que ça se fasse, parce qu'il me semble qu'il y avait eu des consultations. Si vous me l'aviez proposé en 1977, on l'aurait fait. Quant à moi, j'accepte... C'est dans ce but qu'a été rédigé l'avant-projet de loi. J'espère que lorsque nous adopterons la loi et l'article que vous préparerez, en collaboration avec mon comité médical, je l'accepterai, en autant qu'il sera aussi applicable. J'espère que, lorsque nous adopterons la loi en première et deuxième lecture, je n'aurai pas une autre proposition qui modifiera la proposition antérieure.

M. Roy: Alors, je peux assurer le ministre — il s'agit de consultations publiques, avec tout le contexte de la loi — qu'on s'engage, si la loi est logique, applicable et réaliste, à l'approuver et, ensuite, à la recommander à nos membres et à demander leur bonne collaboration pour son application. Mais il faudrait tenir compte du fait aussi qu'on ne garantit pas l'approbation d'une façon définitive, comme un chèque en blanc, sans avoir vu le texte final.

Une Voix: C'est ça.

M. Roy: C'est pourquoi on demande d'être consulté. Si tout le monde est de bonne foi, comme ça semble bien être le cas, nous allons en arriver à une rédaction d'un article qui va tenir compte de la réalité, qui va faire en sorte que les médecins remplissent leur devoir social, que le gouvernement remplisse le sien également et que, tous ensemble, on assure une meilleure sécurité sur nos routes.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, Dr Roy.
M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, je pense qu'on est plus calme un peu. J'ai déjà apporté moi-même les réserves que j'avais quant aux articles 19 à 23. Je ne voudrais pas tellement revenir sur cette

facette. Je conviens qu'il appartient au Collège des médecins de collaborer avec l'autorité dans certains cas où ça peut apporter une plus grande sécurité à l'ensemble des utilisateurs du réseau routier.

Je crois, par contre, que l'individu doit d'abord prendre sa propre responsabilité. C'est le premier objectif que les citoyens devraient viser si on veut en arriver à un taux acceptable d'accidents sur le réseau routier. On a mentionné tantôt que les corps policiers, s'ils le jugent à propos, que ce soit le corps policier provincial ou municipal... A cause d'un comportement anormal, certains individus sont impliqués dans des accidents. S'ils ont un comportement qui laisse à désirer, il appartient aux surveillants de la route, qui sont les premiers à faire les constatations qui s'imposent, à remettre aux autorités en place le soin de voir à ce que ces individus de par leur comportement, soient susceptibles de subir un examen médical pour prouver qu'ils ont les capacités requises ou la santé requise pour conduire un véhicule.

C'est une pièce de législation extrêmement importante qui est devant chacun des intervenants et devant l'Etat. Je ne suis pas de ceux qui pensent que l'ancien Code de la route était parfait, loin de là; en 1975, 1976 et maintenant, il y a eu des avant-projets par lesquels on a étudié attentivement le comportement de l'ensemble des conducteurs; il y a matière à réflexion et à un changement du code de la route.

Par contre, je constate qu'on tait fausse route actuellement. Je délaisserai probablement cette activité. On fait fausse route et on se cache, on dirait, sciemment la vérité actuellement dans le triste record d'accidents qu'on a sur nos routes. Les objectifs qu'on devrait viser, je me demande si on ne passe pas à côté. Voici une loi extrêmement compliquée. On a mentionné, en cours de route, que quelle que soit la bonne volonté de tout le monde, on n'avait pas les objectifs humains et on n'avait pas en place tous les outils requis pour que la loi puisse être applicable.

Le grand reproche que je fais, autant au gouvernement antérieur qu'à celui d'aujourd'hui, c'est l'absence de volonté, quand on adopte une loi, qu'elle soit appliquée, peu importe le prix. On retrace derrière tout cela la crainte du législateur que, quand cela déplaît à un trop grand secteur de la population, l'on perde des votes et que l'on aille se faire foutre par terre. C'est quand même là, la triste vérité à laquelle j'ai fait face et à laquelle vous faites face actuellement.

On parle beaucoup de dangers sur la route quant au comportement, du côté de la santé d'un individu. J'ai déjà dit qu'on parle très peu, dans le Code de la route, du comportement de tous les automobilistes qui sont la cause première des accidents, soit par facultés affaiblies par l'alcool. Dieu sait combien de problèmes on a eus devant les tribunaux, les difficultés que rencontre la Sûreté du Québec devant toutes les subtilités de la loi. Je n'ai jamais compris, devant un individu qui est un danger public, parce qu'il a les facultés affaiblies, que les tribunaux, parce qu'il doit gagner sa vie, le

retourne sur le réseau routier durant la semaine, pour gagner sa vie et que, durant la fin de semaine, il n'a pas le droit; comme si le danger était moins grand. Je pense que le citoyen qui doit gagner sa vie avec un véhicule donné devrait lui-même faire en sorte que sept jours par semaine il démontre un comportement acceptable par tout le public. Je pense que de ce côté, il y a matière à réflexion profonde.

Dr Roy, tantôt vous avez blâmé un peu sévèrement l'idée que nous avons apportée, savoir que le public québécois n'était pas prêt à accepter le virage à droite. Vous avez dit que c'était faire injure aux citoyens québécois de ne pas les considérer comme d'autres citoyens d'autres pays où la mesure a été adoptée sans de trop grands dangers. J'avais moi-même, hier ou avant-hier, mis ma propre personne en cause alors que, comme ministre des Transports, devant supposément connaître la directive que doit suivre un piéton dans la circulation, à Vancouver — je ne répéterai pas ce que j'ai dit à ce moment-là — j'ai été pris en défaut par tout le monde à la fois.

Quant à la réserve que nous avons apportée sur la possibilité que, dans l'immédiat, on vire à droite, je pense que vous-mêmes, comme d'autres, dites que les lois ne sont pas appliquées, qu'on connaît mal les lois. Il faudrait au moins que l'éducation se fasse d'abord. Cela me trouble qu'on le permette immédiatement s'il y a déjà 21% des piétons qui sont en cause, si on ne fait pas l'éducation requise avant de le permettre — cela peut être dans quatre mois ou cinq mois — qu'on dise au public de quelle façon il doit se comporter autant comme piéton que comme automobiliste. Si on fait cela dans l'immédiat, je crains — je n'empêche pas le législateur de le faire — que les 21% de piétons qui sont dans le total des accidents, n'augmentent peut-être à 27%, 28% ou 30%. C'est la réserve que nous avons apportée. On n'est pas contre, évidemment, parce que c'est invitant et je pense que tout le monde est un peu pour cela.

Ce n'est pas là qu'est le sens de mon propos. Je voudrais profiter de la circonstance qui nous est offerte, devant le Collège des médecins qui est ici représenté par vous, pour parler de la loi 13 que nous avons adoptée en 1976 et des résultats que nous avons connus alors. On a fait quelques campagnes de publicité, il y a eu des résultats. On a quand même constaté, durant les six premiers mois — malgré que la loi ait été observée par ceux qui le voulaient, on n'avait pas fait une obligation radicale à la police, on disait: Faisons l'éducation — en 1975, 52 000 blessés par rapport à 40 300, en 1976.

(12 h 15)

Je pense que cela a été important, non seulement la ceinture, mais aussi la limite de vitesse. En 1977, cela s'est maintenu à 43 000 et on constate une augmentation depuis, parce que la loi n'est pas appliquée et que les pouvoirs politiques, quels qu'ils soient, ne font pas le nécessaire pour la faire appliquer. Voici ce que je veux savoir de la part du Collège des médecins.

Quelle a été votre perception des deux mesures, les limites de vitesse et la ceinture de sécurité? Qu'est-ce que cela a donné dans les nombreux accidents pour lesquels vous êtes appelés et que vous avez dû traiter?

M. Roy: On n'a pas présenté de mémoire sur la question de la ceinture de sécurité, mais j'ai eu l'occasion de dire publiquement à de nombreux endroits, au cours d'émissions radiophoniques et télévisées, de débats et j'ai eu l'occasion d'argumenter avec des gens qui étaient contre qu'il était scientifiquement prouvé que le port de la ceinture de sécurité diminuait considérablement la gravité des accidents et diminuait aussi le nombre d'accidents. Evidemment, il faudrait faire des distinctions quant à la vitesse à laquelle roulent les véhicules automobiles. C'est sûr que quelqu'un qui roule à 100 milles à l'heure, qu'il porte sa ceinture de sécurité ou non, a bien de grosses chances de se tuer; mais la ceinture de sécurité est surtout efficace à des vitesses basses, disons, en bas de 45 milles à l'heure dans les villes où arrivent quand même la majeure partie des accidents. Les accidents les plus coûteux — il faut se le rappeler — ne sont pas véritablement des accidents mortels. Ce sont des accidents qui blessent et qui rendent les gens invalides. A cet égard, la ceinture de sécurité est une très bonne mesure et seulement selon les circonstances particulières, les gens doivent être exemptés du port de la ceinture de sécurité. Il y a d'ailleurs des exceptions prévues dans la loi en ce qui concerne les gens qui sont incapables de porter la ceinture de sécurité et je crois que les gens en général s'habituent progressivement. Il faudrait encore plus d'éducation, plus d'information et, je pense, plus de sévérité de la part des corps policiers. Je me souviens que l'an dernier, à Montréal, par exemple, au printemps, les policiers ont averti qu'ils seraient très sévères pour la ceinture de sécurité. Pendant un mois, tout le monde portait la ceinture de sécurité ou à peu près parce que les policiers se sont installés à des endroits stratégiques. Les gens l'avaient. Evidemment, dès que la police diminue l'intensité de sa vérification, c'est sûr qu'il y a des gens qui la portent moins, mais il reste que c'est une habitude qui se crée davantage. Si on regarde sur la route, de plus en plus, les gens ont leur ceinture de sécurité. De plus en plus aussi, les ceintures sont bien adaptées aux personnes. Au début, dans les voitures avant 1975 ou 1976, les ceintures étaient mal faites, mais maintenant, elles sont quand même assez bien faites. Je pense que c'était une bonne mesure. C'est une mesure qui va réduire les accidents et surtout réduire leur gravité. Evidemment, encore là, c'est tout un ensemble de mesures qui vont faire diminuer les accidents d'automobiles. Le Code de la route, je pense qu'on devrait l'enseigner à l'école, parce que tout le monde est apte à être sur la route un de ces jours comme conducteur ou comme piéton, l'enseigner et enseigner le civisme, éduquer les gens.

Le virage à droite, je ne trouve pas cela dangereux selon les circonstances. C'est sûr qu'il y a peut-être des endroits où il ne devrait pas y

avoir de virage à droite, mais pourquoi la police ne fait-elle pas observer le fait que des piétons traversent à la lumière route? C'est une infraction, traverser à une lumière route, pour un piéton. Connaissiez-vous des piétons au Québec qui ont des billets d'infraction à la circulation pour cela? Allez à Ottawa, à Toronto ou à Edmonton et essayez de traverser à une lumière route. Vous ne le ferez jamais et vous n'aurez même pas le culot de le faire parce que personne ne le fait et vous allez vous faire prendre tout de suite. Nos Canadiens, nos Québécois qui vont ailleurs observent les lois, mais ici, ils s'en foutent parce que les policiers ne les font pas observer. Je disais tout à l'heure que les policiers se cachaient à des endroits. Ils tendent presque des pièges, des guets-apens au bon conducteur, alors qu'ils devraient être à des endroits où c'est vraiment dangereux. La signalisation routière devrait être améliorée. Evidemment, je parle comme citoyen. Je ne suis pas contre le fait que les autobus aillent un peu plus vite pour améliorer le transport en commun. Je sais qu'il y a des critiques contre cela, mais il faut être logique. Je ne dis pas n'importe où. Il y a des routes où cela devrait être à la même vitesse que d'autres, mais sur les autoroutes, je ne vois pas pourquoi Voyageur, Bourgeois et les autres pour ne pas faire de discrimination, ne pourraient pas aller à 70 milles à l'heure. Je vais moi-même à 70 milles à l'heure. Ce n'est pas dangereux, pas une miette. Evidemment, il y a des gens qui sont bien plus dangereux à 40 milles à l'heure, par ailleurs. Il faut être logique et raisonnable. Il y a une question de densité de population. Ce n'est pas sur la route 20 qu'arrivent la majeure partie des accidents compte tenu de la densité de la population. C'est sur les routes secondaires. Les policiers ne sont pas là.

Vous parlez d'ébriété au volant. Il y a des gens qui sont ivres. Il serait facile de les prendre à la sortie des clubs de nuit et des tavernes. Je viens du comté de Frontenac. Le député était ici tout à l'heure et il est sorti. Je n'ose pas, quand je vais voir ma mère à East-Broughton, près de Thetford-Mines, me promener là le vendredi soir et le samedi soir, sauf quand les gars sont à la taverne ou à l'hôtel. Entre 21 heures et minuit, c'est pas mal sécuritaire. A 20 heures, c'est dangereux parce que les gars se dépêchent à aller à l'hôtel. A minuit et à 1 heure, c'est singulièrement dangereux, parce que, en plus, les routes sont mauvaises et les gens conduisent comme des fous, mais jamais je ne vois un policier sur les routes à ce moment-là. Cela coûte peut-être trop cher d'avoir des policiers à ce moment-là, mais c'est là où ils devraient être, pas sur la route 20 en plein jour.

M. Mailloux: La dernière réflexion que je voudrais faire à l'attention du ministre, c'est la suivante; on parle beaucoup...

M. Roy: Je passe par la Beauce aussi...

M. Mailloux: On parle beaucoup de tous les rapports médicaux auxquels tout citoyen devrait être soumis. Qu'on regarde les statistiques, d'une

année à l'autre; on voit qu'entre 23 heures et 3 heures du matin il y a 35% des accidents, principalement chez les jeunes et qu'il n'y a pas, à mon sens, plus de 20%, ou peut-être moins, du parc automobile qui sont en circulation à ce moment-là. On parle très peu dans le Code de route, actuellement, de ce qu'on devra faire pour corriger cette situation. Ce que vous venez de dire, c'est exact; après 11 heures du soir, un citoyen qui tient à sa vie, dans bien des cas, est mieux de ne pas être sur le réseau routier.

Qu'on regarde le dernier accident qui est arrivé à Saint-Aimé-des-Lacs; une jeune femme suivant son mari dans une autre automobile est venue se faire tuer sur la troisième voie. Des accidents comme ça, on devrait prendre les moyens...

M. Roy: Vous comprenez ma pensée, je parlais de Frontenac, parce que le gouvernement a redécoupé les comtés; ma place a toujours été dans le comté de Frontenac, mais cela a toujours été dans la Beauce autrefois. Quand je m'en retourne, c'est par la Beauce, c'est aussi dangereux par la Beauce que sur n'importe...

M. Mailloux: Que ce soit dans la Beauce ou ailleurs, entre 23 heures et 3 heures du matin, ce n'est pas trop sécuritaire.

M. Roy: C'est parce que je me considère comme un Beauceron de cœur.

M. Lessard: M. le Président...

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

M. Lessard: M. le Président, il est certain, comme le soulignait le député de Charlevoix, que toute la question de sécurité routière doit naturellement demander la coordination d'un ensemble de ministères, que ce soit le ministère de la Justice, le ministère de la protection des consommateurs, le ministère des Transports, le ministère de l'Éducation, le ministère des Affaires sociales, le Collège des médecins et autres organismes. C'est dans ce sens qu'on a formé cette année le comité consultatif des transports. Je suis quand même heureux de souligner ceci. On parlait de l'éducation des jeunes. Ce matin, dans le Journal de Québec... Il ne faudrait quand même pas souligner seulement ce qui est négatif dans la sécurité routière, parce que depuis 1976 et avant, auprès des jeunes, on a fait des efforts considérables. Il y a eu dernièrement, par exemple, je suis heureux de le souligner, des jeux sur la sécurité routière et le Québec s'est classé premier parmi 18 États américains. Maintenant, on s'en va dans un concours international.

Il reste que la signalisation... Même nos jeunes, sur le port de la ceinture de sécurité, sont plus informés que les adultes, suite à ce programme qui s'étend de la maternelle jusqu'au niveau des CEGEP. Je suis heureux de le souligner ce

matin, parce que je l'avais vu souligné dans le Journal de Québec ou un autre journal, il y a quelques jours, mais il y avait environ cinq lignes. Au moins, là, le Québec se classe premier et on en est content et fier.

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

M. Roy: Je peux terminer?

Le Président (M. Bordeleau): Un dernier commentaire, rapidement.

M. Roy: Je voudrais remercier le ministre et les membres de la commission de nous avoir entendus. Nous félicitons le ministre d'avoir voulu déposer un avant-projet de loi qui peut être remanié, parce qu'il n'engage pas le législateur comme tel. Nous l'assurons de notre collaboration pour la rédaction d'un article qui va être applicable. En disant que ce qu'on a dit, ce n'était pas pour défendre le médecin, c'était pour défendre le public et les patients qui ont droit au respect du secret professionnel et défendre l'intérêt général du public qui doit être protégé contre les conducteurs de véhicules automobiles qui sont inaptes à conduire.

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

M. Gratton: Avant que vous invitiez un nouveau groupe, tout est redevenu calme, j'aimerais poser une seule question très brève, elle s'adresse indistinctement au Dr Roy ou au Dr Lapierre. Selon l'interprétation que vous faites du guide médical actuel, en supposant que l'article 19 de l'avant-projet soit adopté dans son libellé actuel, estimez-vous, professionnellement ou personnellement, que le comportement plutôt émotif du ministre des Transports et du député de Joliette-Montcalm ce matin les auraient rendus susceptibles d'être dénoncés au BVA?

M. Roy: Je serais tenté de dire que votre question est antiréglementaire.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, c'est à peu près ça, Monsieur.

M. Roy: J'ai beaucoup d'estime pour le député du Saguenay et ministre des Transports, je connais son caractère...

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

M. Lessard: Je constate que je vais m'ennuyer du député de Charlevoix, qui est maintenant rendu au Tourisme et que ça va être le député de Gatineau qui sera aux Transports. Les discussions...

M. Gratton: Je tâcherai de le désennuyer.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, je vous remercie, Dr Roy ainsi que Dr Lapierre. Avant d'ajourner pour l'heure du dîner, je voudrais répondre à la question posée par le député de Gatineau, ce matin. En ce qui concerne la commission des transports qui avait siégé, les 7, 8 et 9 août, sur le rapport CEGIR, il semble que la première transcription est déjà faite et qu'elle est distribuée ou sera distribuée. On me dit que c'est déjà fait. Du côté de la commission de cette semaine, malheureusement, on ne peut pas me fixer de date précise, étant donné qu'il y a un problème de travail, mais on collabore pour le faire le plus rapidement possible. Est-ce que cela vous satisfait, M. le député de Gatineau?

M. Gratton: Oui, M. le Président, avec une autre question. Devons-nous supposer que nous aurons ces épreuves à l'intérieur d'une fourchette de deux mois ou trois mois? Vous n'avez pas d'indication à ce point de vue-là?

Le Président (M. Bordeleau): Je n'ai pas d'indication précise, mais cela devrait être le délai normal. Cela devrait revenir à la normale sous peu. Je l'espère.

M. Gratton: Un jour ou l'autre. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): La commission ajourne ses travaux à cet après-midi, 14 heures.

Suspension de la séance à 12 h 26

Reprise de la séance à 14 h 12

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

La commission des transports reprend ses travaux. J'appelle maintenant le prochain groupe, qui est la Corporation professionnelle des optométristes du Québec. Je constate que les gens sont déjà assis. Je vous félicite. Si vous voulez vous présenter et présenter les gens qui vous accompagnent.

Corporation professionnelle des optométristes du Québec

M. Denault (Michel): M. le Président, M. le ministre, M. le représentant de l'Opposition officielle, distingués membres de la commission, j'ai le plaisir de vous présenter les représentants de l'Ordre des optométristes qui m'accompagnent aujourd'hui devant cette commission: A ma droite, le Dr Claude Gauthier, qui est directeur général et secrétaire de l'Ordre des optométristes du Québec; à ma gauche immédiate, Me Daniel Lavoie, qui est le conseiller juridique de la corporation et, à ma gauche, le Dr Martin Giasson, optométriste de Québec et membre du comité de législation de l'Ordre des optométristes.

Le Président (M. Bordeleau): Et vous êtes monsieur?

M. Denault: Michel Denault, optométriste, président des optométristes du Québec.

Le Président (M. Bordeleau): Merci.

M. Denault: M. le Président, la Corporation professionnelle des optométristes du Québec souscrit en principe à la réforme du Code de la route et reconnaît l'indispensabilité d'une réorganisation au plan administratif de la procédure de consultation du directeur général concernant l'état de santé et l'aptitude physique des conducteurs. La Corporation professionnelle des optométristes du Québec désire toutefois attirer l'attention sur la confusion contenue principalement aux sections II et III du chapitre II entre les rôles respectifs du médecin et de l'optométriste.

La Corporation professionnelle des optométristes du Québec souligne en effet que, même si l'article 19 oblige autant l'optométriste que le médecin à informer le directeur général de l'identité de tout patient susceptible de représenter un danger pour la sécurité routière, seuls des membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec constituent le comité consultatif dont une des responsabilités consiste justement à définir le contenu du guide servant au dépistage des déficiences intéressant le contrôle de la sécurité routière.

La Corporation professionnelle des optométristes du Québec souligne de plus que la rédaction des articles contenus aux sections II et III du chapitre II devrait tenir compte de l'étendue des champs d'exercice professionnel du médecin et de l'optométriste et qui sont déjà prévus à l'intérieur des lois habilitantes de ces professions.
(14 h 15)

La Corporation professionnelle des optométristes du Québec rappelle à ce sujet la définition contenue dans la Loi sur l'optométrie, (Lois du Québec, 1973, chapitre 52 et les amendements), qui définit l'exercice de l'optométrie comme suit: "16. Constitue l'exercice de l'optométrie tout acte autre que l'usage de médicaments qui a pour objet la vision et qui se rapporte à l'examen des yeux, l'analyse de leur fonction et l'évaluation des problèmes visuels, ainsi que l'orthoptique, la prescription, la pose, l'ajustement, la vente et le remplacement de lentilles ophtalmiques."

Aux recommandations que vous trouvez à la page 3 de notre mémoire, j'ajouterai deux autres recommandations, M. le Président, dont je vous ferai part à la fin de la lecture de ces recommandations.

La recommandation 1: Que l'article 11, paragraphe c), soit modifié afin de faire disparaître le mot "médical" à la première ligne et le remplacer, à la deuxième ligne, par les mots "de santé". Ceci, conformément à l'utilisation qui est faite dans le domaine de la Régie de l'assurance-maladie, du ministère des Affaires sociales où, dorénavant, on utilise, pour les professionnels du secteur, l'expression "professionnels de la santé".

Le paragraphe c) de l'article 11 devrait se lire: "Établir, après consultation du comité consultatif, un guide de santé pour l'émission des permis de conduire, des permis d'apprenti-conducteur et des permis de chauffeur de taxi." Je devrais vous faire part immédiatement de l'amendement que nous suggérons au paragraphe c) de l'article 11. Nous suggérons que le directeur général doit établir, après consultation du comité consultatif, un guide de santé, plutôt que "peut" et, de façon générale, remplacer, partout ailleurs où ils se trouvent les mots "comité consultatif médical" et "guide médical" par les mots "comité consultatif" et "guide de santé".

2. Le titre de la section II du chapitre II devrait se lire: "Le comité consultatif" au lieu de "comité consultatif médical".

A la recommandation 3, nous suggérons de rayer, à la deuxième ligne du premier alinéa de l'article 14, le mot "médical" et ajouter, à la fin de l'alinéa, les mots "et de la Corporation professionnelle des optométristes".

L'article 14 devrait se lire — ici, je suggère un autre amendement à l'article 14; au lieu de lire: "Le gouvernement peut constituer un comité consultatif", nous suggérons que le gouvernement "doit constituer un comité consultatif composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec." Nous considérons que le comité consultatif est un outil indispensable à la bonne administration du Code de la route et il nous semble beaucoup plus logique et cohérent qu'un comité de pairs, intéressé directement par l'application du Code de la route, soit constitué et doive être constitué par le gouvernement; tandis que ce qui est prévu à l'article 14, c'est que le gouvernement "peut" constituer et nous suggérons qu'il "doit" constituer.

Le nombre des membres du comité est déterminé par le gouvernement.

La recommandation 4, à la deuxième ligne du paragraphe a) de l'article 16, les mots "et optométriques" devraient être ajoutés après les mots "rapports médicaux".

Le paragraphe a) de l'article 16 devrait se lire: "De faire des recommandations au directeur général, à la suite de l'étude des rapports médicaux et optométriques des dossiers et de la documentation qui lui sont transmis concernant l'état de santé et l'aptitude physique d'un détenteur ou d'un requérant de permis de conduire, de permis d'apprenti-conducteur ou de permis de chauffeur de taxi."

A la recommandation 5, nous proposons qu'à la fin du paragraphe c) de l'article 16, les mots "et optométrique" devraient être ajoutés après les mots "de nature médicale". Le paragraphe c) de l'article 16 devrait se lire: "Donner au directeur général des avis de nature médicale et optométrique."

Recommandation 6: à la première ligne de l'article 17, le mot "médical" devrait être rayé, et l'article 17 devrait se lire: "Les membres du comité consultatif se réunissent sur convocation du directeur général."

Recommandation 7: à la première ligne de l'article 18, le mot "médical" devrait être rayé et l'article 18 devrait se lire: "Le secrétaire du comité consultatif est désigné par le directeur général et le représente à chacune des réunions du comité. Au cas d'absence ou d'incapacité de cette personne, le directeur général désigne un remplaçant parmi les membres du comité."

Recommandation 8, le titre de la section III du chapitre II devrait être modifié en ajoutant les mots "et optométriques" après les mots "médicaux". Le titre devrait se lire: "Les rapports médicaux et optométriques."

Recommandation 9, à la troisième ligne de l'article 19, les mots "ou de l'optométriste" devraient être ajoutés après le mot "médecin". A la quatrième ligne, les mots "ou d'une déficience visuelle" devraient être ajoutés après le mot "maladie". A la même ligne, le mot "médical" devrait être rayé, et les mots "de santé" ajoutés. A la sixième ligne, les mots "ou optométriques" devraient être ajoutés après les mots "le plan médical". L'article 19 devrait se lire: "Un médecin ou un optométriste doit informer le directeur général du nom, de l'adresse, de la date de naissance, et dans le cas du médecin ou de l'optométriste, du diagnostic clinique de tout patient de seize ans et plus atteint d'une maladie ou d'une déficience visuelle visée au guide de santé ou, dans tous les cas, lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire, sur le plan médical ou optométrique, que ce patient peut constituer un risque en conduisant un véhicule routier."

Recommandation 10, à la septième ligne de l'article 20, les mots "par un médecin ou un optométriste" devraient être ajoutés après le mot "vue". L'article 20 devrait se lire: "Le directeur général, sur réception d'un rapport visé à l'article 19, peut suspendre, révoquer ou refuser d'émettre ou de renouveler le permis de conduire, le permis d'apprenti conducteur ou le permis de chauffeur de taxi, en restreindre les effets pour requérir de cette personne qu'elle se soumette à un nouvel examen médical par un médecin qu'il détermine ou à un examen de la vue par un médecin ou un optométriste et en produise le rapport au bureau dans le plus bref délai."

Nous suggérons, à l'article 20 également, que le rapport des professionnels de la santé soit soumis au comité consultatif, plutôt que d'être soumis au bureau. Nous croyons qu'il est sage et opportun que ce système puisse s'administrer sagement et que ceux qui sont les mieux habilités à juger des rapports qui sont soumis, nous suggérons que plutôt d'être soumis au bureau, ils soient soumis au comité consultatif.

Recommandation 11, aux deuxième et quatrième lignes de l'article 22, le mot "médical" devrait être rayé et l'article 22 devrait se lire: "Le rapport visé à l'article 19 est réservé à l'information du directeur général, du comité consultatif ou du fonctionnaire désigné par le directeur général pour le représenter auprès du comité consultatif et ne doit pas être rendu public; il ne peut être admis en preuve en aucun cas dans un procès ou dans

des procédures judiciaires, si ce n'est dans le cours de l'application de l'article 20."

Recommandation 12, à la première ligne du deuxième alinéa de l'article 85, les mots "ou optométrique" devraient être ajoutés après le mot "médical". L'article 85 devrait se lire: "Le directeur général établit les formalités, les modalités et le contenu des examens de compétence que doit subir le requérant d'un permis de conduire, d'un permis d'apprenti-conducteur ou d'un permis de chauffeur de taxi. Le directeur général peut aussi exiger un examen médical ou optométrique ou que lui soit fourni un certificat de capacité visuelle ou auditive."

M. le Président, l'Ordre des optométristes, dans cette présentation, assume une cohérence que nous continuons depuis de nombreuses années, tant auprès du Bureau des véhicules automobiles qu'auprès de la Législature. L'Ordre des optométristes a conservé, tout au long de ses échanges passés, une cohérence d'action que nous confirmons aujourd'hui. Nous avons demandé, à multiples reprises, d'avoir des représentants au Bureau des véhicules automobiles et nous demandons maintenant d'avoir des représentants non seulement au Bureau des véhicules automobiles, au comité consultatif, mais également, s'il y a lieu de modifier l'article 19, tel qu'il a été proposé ce matin. Nous demandons d'être partie à la consultation.

Les optométristes sont les plus importants distributeurs de services oculo-visuels au Québec. Ils sont distribués géographiquement à travers toute la province. Si l'optométrie, étant ce plus important distributeur de services oculo-visuels, n'est pas partie à la consultation, ne fait pas partie du comité consultatif, ceci implique que les patients qui consultent les optométristes ne seront pas... les rapports fournis par les optométristes concernant ces patients ne seront pas analysés par ceux qui les produisent.

Nous suggérons, dans l'intérêt public — je pense que c'est là une de nos responsabilités fondamentales qui découlent de l'article 23 du Code des professions — nous assumons la responsabilité qui y est émise, c'est-à-dire de veiller à l'intérêt public. Nous sommes conscients des difficultés qui sont inhérentes au Code de la route; cependant, nous assumons ce respect de la liberté de l'individu que commande ce Code de la route et nous devons faire preuve du fait que personne ne devrait posséder un permis s'il ne jouit des habiletés visuelles assurant la sécurité routière pour lui-même et pour les autres.

En parlant d'habiletés visuelles, je voudrais bien ici qu'on note bien que lorsqu'on parle d'acuité visuelle, ceci constitue une des habiletés visuelles. Vous me permettrez, M. le Président, de vous énoncer brièvement les habiletés fondamentales, qui sont visuelles, qui sont associées à la conduite d'un véhicule automobile.

Il y a non seulement cette notion de pouvoir voir clair, c'est-à-dire cette notion d'acuité visuelle, mais il y a, en plus, le fait que le conducteur d'une automobile doit posséder, pour condui-

re un véhicule en toute sécurité pour lui-même et le public, une coordination binoculaire adéquate, avoir un degré de stéréocularité, c'est-à-dire une perception de la profondeur qui soit adéquate, avoir des champs visuels normaux et ceci est très important, évidemment, à l'intérieur d'un système de sécurité routière. De plus, vous savez pertinemment que la résistance à l'éblouissement est un des facteurs fondamentaux pour la conduite de nuit et je pense qu'un membre de la commission l'a souligné ce matin, combien d'accidents surviennent la nuit. La question de la résistance à l'éblouissement, la question de la conduite nocturne sont des facteurs importants que les optométristes peuvent évaluer et si, en fonction d'un guide de santé remanié, qui soit tout à fait conforme aux exigences actuelles de la conduite d'un véhicule moteur et qui soit conforme aux habiletés fondamentales visuelles inhérentes à la conduite d'un véhicule moteur en toute sécurité, je pense qu'à ce moment-là, les optométristes pourront collaborer efficacement à la sécurité routière dans la province de Québec. Nous ferions preuve de beaucoup d'inconséquence, au plan de l'argumentation, si on refusait certains contrôles étatiques au nom de la vie privée et de la confidentialité. Dans un système public, nous croyons que la liberté personnelle ne peut primer sur la sécurité collective. Ce qu'il est important de s'assurer, c'est que les atteintes à la vie privée soient réduites au minimum.

Je demeure à votre disposition, M. le Président, pour répondre à toute autre question que les membres de cette commission voudraient bien nous poser.

Le Président (M. Marquis): Merci, M. Denault. Je donne la parole immédiatement au ministre des Transports.

M. Lessard: M. le Président, je tiens d'abord à remercier les optométristes de leur mémoire. Cependant, je voudrais quand même avoir un certain nombre d'informations qui sont pour moi des informations assez techniques.

Je n'ai pas besoin de vous cacher qu'il y a une discussion très importante entre les optométristes et les ophtalmologistes. J'aimerais savoir, en fait, même si vous définissez, en vertu de votre Code des professions, votre fonction comme optométriste, j'aimerais savoir quelle est la distinction entre l'ophtalmologiste et l'optométriste. (14 h 30)

M. Denault: Je pense que je ne vous ferai pas part des débats que cette question suscite depuis de nombreuses années. Il se produit maintenant — et le Dr Augustin Roy en a fait la preuve ce matin — une ouverture d'esprit qui, dans le passé, n'existait pas. Je suis fort heureux de constater que le Dr Augustin Roy reconnaît que l'optométrie devrait être partie au comité consultatif. C'est déjà la preuve d'une ouverture d'esprit qui, à mon avis, est très intéressante. J'espère que, de la même façon, cette attitude du Dr Roy se prolongera jusqu'au niveau de l'ophtalmologie. Il n'y a pas

d'incompatibilité à ce que les optométristes et les ophtalmologistes puissent travailler ensemble.

Les problèmes de santé oculaire, la pathologie oculaire, les maladies des yeux — et je voudrais bien qu'on ne confonde pas un problème visuel avec une maladie des yeux, une myopie, ce n'est pas une maladie médicale, ce n'est pas une myopie optométrique, ce n'est pas une myopie médicale non plus, c'est une myopie, point final. Je voudrais bien que se démystifie cette question de relations entre optométristes et ophtalmologistes, que tous les intervenants à l'intérieur d'un tel système puissent travailler ensemble, il n'y a aucune espèce d'objection à cela. Je pense que les chasses gardées devraient se terminer. Il devrait se créer une ouverture d'esprit, et si le législateur considère que l'optométriste est un important distributeur de services oculo-visuels au Québec, je pense qu'il lui appartient, et non pas à d'autres corporations professionnelles ou d'autres associations de nature syndicale, de dicter, à mon avis, la façon de voir comment, pour l'intérêt public, il est important que les optométristes assument leurs responsabilités collectives vis-à-vis du public et qu'ils soient intégrés au comité consultatif comme membres entiers et participants, de la même façon que nous voulons, lorsqu'il y aura des consultations au niveau de la modification de l'article 19, que les optométristes soient consultés.

M. Lessard: M. Denault, je reviens encore à la question, je ne suis pas un spécialiste dans le secteur de la médecine, dans le secteur de l'optométrie. Où s'arrête, par exemple... D'après ce que je peux comprendre, l'ophtalmologiste est celui qui veille aux maladies des yeux comme telles. Où se divisent les deux secteurs, de quelle façon? Est-ce qu'il y a une entente du côté d'un organisme, d'une corporation professionnelle par rapport à l'autre? Est-ce que le travail que vous faites est différent de celui de l'ophtalmologiste et où, justement, cette différence se précise-t-elle?

M. Denault: Je vous ferai remarquer, M. le ministre, d'abord, que l'Association des ophtalmologistes n'est pas une corporation professionnelle, c'est une association de nature syndicale. Le représentant de la corporation, c'est le Dr Augustin Roy. Il a fait des déclarations ce matin, nous en avons pris bonne note, et j'espère que la commission, également, en a pris bonne note. L'Association des ophtalmologistes est une association syndicale qui veille à l'intérêt de ses membres, ce n'est donc pas une corporation professionnelle; les ophtalmologistes font partie de la grande Corporation des médecins du Québec.

Ceci dit, je veux répondre d'une façon très spécifique à votre question. Il est évident qu'il y a des chevauchements...

M. Lessard: Le Dr Roy a l'air de réagir.

M. Denault: ... entre l'optométrie, l'ophtalmologie, l'optique d'ordonnance, ainsi de suite. Ce

sont des chevauchements qui ne sont pas au détriment, je pense bien, des services rendus à la population du Québec. Les optométristes demeurent les plus importants distributeurs de services oculo-visuels. Les médecins ophtalmologistes, évidemment, doivent s'intégrer pour leur chirurgie oculaire à l'intérieur d'un système hospitalier. Donc, vous les retrouvez en plus grand nombre dans les grands centres, Montréal, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières et quelques-uns près des réseaux hospitaliers, tandis que l'optométriste tente actuellement une percée pour s'intégrer au réseau d'établissements des services de santé, au niveau des départements de santé communautaire, particulièrement, et des centres locaux de services communautaires.

Je pense que les optométristes conservent une liberté de rayonnement à travers la province que nulle autre corporation n'a actuellement. Je pense que c'est important, pour cette distribution des services et des rapports à soumettre au Bureau des véhicules automobiles et au comité consultatif, que les optométristes soient partie à la consultation. Je ne pense pas que ce soit au détriment de l'ophtalmologie que l'optométriste devienne un participant. Ce serait compléter, tout simplement, l'équipe multidisciplinaire.

M. Lessard: Le problème que je me pose — et vous l'avez souligné un peu à la fin de votre intervention — c'est que, dans le fond, vous demandez au ministre des Transports, qui est un profane dans les secteurs de la médecine, de l'optométrie, de la psychiatrie, de la chiropraxie, de régler un problème qui devrait être réglé à un autre niveau. Je pense qu'il y a l'Office des professions qui a une responsabilité et qui ne relève pas du ministre des Transports comme tel mais qui relève, je pense, du ministre de l'Éducation, du vice-premier ministre, M. Jacques-Yvan Morin. Je ne peux pas contre-interroger M. Roy parce qu'on s'est contre-interrogé pas mal ce matin. Je suis bien prêt à reconnaître vos revendications, mais il va falloir que je soumette ces responsabilités à d'autres instances parce que le jour où, par exemple, je prends une décision selon les recommandations que vous me faites, je viens peut-être intervenir dans un secteur qui ne relève pas de moi, à savoir l'Office des professions. Vous me dites que le Dr Roy est le président des ophtalmologistes. Vous dites qu'il y a eu des ouvertures ce matin. Là, peut-être que j'ai vu des fermetures sur des choses, mais je n'ai pas saisi l'ouverture dont vous parlez et j'aimerais que vous me précisiez dans quel sens il y aurait eu ouverture ce matin.

M. Gareau (Claude): M. le Président...

M. Lessard: Je n'ai pas d'objection, mais je ne voudrais pas que la bataille prenne au comité.

M. Gareau: D'accord. M. le Président...

M. Lessard: Oui. Vous n'avez qu'à parler au microphone.

M. Gareau: M. le Président, je ne pense pas que l'Ordre des optométristes comme tel demande au ministre des Transports de régler une bataille de juridictions, comme vous semblez le sous-entendre. En 1972, le gouvernement s'est penché sur la réforme des corporations professionnelles. Il a redéfini les champs de chacune, dont celui de l'optométrie et il lui a donné une définition qu'on cite dans notre mémoire. En 1970, le gouvernement a également reconnu le rôle de l'optométriste au Québec et il l'a inclus dans le régime d'assurance-maladie.

M. Lessard: Vous êtes inclus dans le régime d'assurance-maladie?

M. Denault: Exactement. Qui plus est, au niveau de la Régie de l'assurance-maladie, nous avons deux optométristes comme fonctionnaires qui sont là et ce sont eux qui étudient les rapports de tous les optométristes soumis à la Régie de l'assurance-maladie. Nous demandons l'équivalence au niveau du ministère des Transports. À compter du moment où le ministère des Transports nous crée des obligations et crée des obligations à nos membres, nous disons que nous avons des droits.

M. Lessard: Je comprends très bien, d'autant plus qu'on le souligne dans l'article 19. Je prends en note ces remarques. En fait, je vais vous poser une autre question. Vous étiez là ce matin lors de la discussion très intensive avec le Dr Roy, président de la Corporation des médecins, qui, à la suite de discussions — et je ne veux pas revenir là-dessus — et de consultations protestait énergiquement contre l'article 19 que nous avons placé là à la suite de discussions qu'on avait eues. Il protestait au nom d'un principe que je reconnais, à savoir le secret professionnel et l'assurance que le patient qui va aller se faire soigner par un médecin se sentira bien à l'aise.

Par ailleurs, comme je l'ai souligné ce matin, nous vivons une véritable épidémie dans le secteur des accidents d'automobiles, à savoir 1500 morts par année, 50 000 blessés, etc. Vous avez, je pense, le même secret professionnel que l'Ordre des médecins, que tout médecin... Mais vous ne semblez pas, quant à vous... Je sais que le Dr Roy a expliqué pourquoi, du côté de l'optométrie, on devrait reconnaître non pas ce qu'il appelait le droit à la délation, mais reconnaître qu'un rapport médical pouvait être transmis au directeur du BVA ou encore au directeur médical.

J'aimerais savoir de vous — je connais la réponse, mais j'aimerais qu'elle soit précisée — si vous vous opposez, si c'est rédigé ou modifié dans le sens que je l'indiquais ce matin, à ce que l'optométriste, lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire, sur son plan à lui, qu'un individu n'est pas apte à conduire une automobile, lorsque vous constatez qu'un tel individu existe, fasse rapport au directeur médical?

M. Denault: Pas plus, M. le Président. Nous

nous sommes opposés, initialement, à ce premier projet du Code de la route qui a été établi en 1973. Pas plus maintenant. Nous disons que nous défendons, au-delà de l'intérêt collectif, le secret professionnel. Je pense qu'il y a des implications que les corporations professionnelles ont vis-à-vis de l'intérêt public qui débordent largement la protection de chacun des membres.

Nous disons cependant qu'en ce qui concerne — je pense que cela a été reconnu ce matin par le Dr Roy — les problèmes visuels, la limitation, l'encadrement est relativement plus facile qu'en ce qui concerne un problème de santé en général. Nous, nous croyons que nous assumons une responsabilité en tant que corporation professionnelle et nous croyons que l'intérêt collectif prime sur l'intérêt individuel dans le cas, comme vous dites, d'une épidémie d'hécatombes, comme on en connaît actuellement, mais je pense que cette déclaration obligatoire doit être limitée. Nous appellerons déclaration obligatoire limitée. Limitée, en ce qui nous concerne, à l'intérieur d'un guide de santé qui prévoirait, comme je l'ai exprimé précédemment, les bornes à travers lesquelles on considère qu'un conducteur d'un véhicule moteur peut conduire, en toute sécurité, pour lui et pour les autres, un véhicule moteur.

Je vous ai expliqué tantôt qu'il y avait plus que la notion de l'acuité visuelle. Il y avait les champs visuels, il y avait la coordination des yeux, il y avait la perception de la profondeur, la résistance à l'épanouissement, la vision nocturne, toutes des composantes d'habileté visuelle qui sont inhérentes à la conduite d'un véhicule moteur. Évidemment, on le sait, la vision, c'est le pilote de l'adaptation. Un individu ayant une déficience usuelle importante, personnellement, comme praticien de la santé, je ne serais pas d'accord que cet individu risque de tuer mon enfant le lendemain matin. C'est impensable.

Je pense que j'ai une responsabilité sociale importante qui est partagée par la corporation. C'est pourquoi nous disons que, partageant cette responsabilité sociale, l'optométrie doit être présente dans le débat et constituer un élément important au niveau de la consultation.

M. Gareau: M. le Président, est-ce que je peux ajouter quelques mots? Chacun sait, autour de la table, depuis ce matin, que depuis 1972, depuis les modifications au Code de la route, il a été difficile d'appliquer l'article 19. Une des raisons pour lesquelles il a été difficile de l'appliquer intégralement, c'est que l'optométrie n'était pas incluse.

M. Lessard: J'arrivais à cette question.

M. Gareau: Étant donné que nos membres optométristes à travers la province font environ 70% de tous les examens visuels au Québec, il est impensable pour le gouvernement, et d'ailleurs, c'est la raison pour laquelle vous avez pensé ajouter le mot optométriste... Pour revenir à votre question de tout à l'heure, je pense qu'on est bien prêt à collaborer avec le gouvernement, pour

autant que sur les balises qui seront apportées, nous soyons consultés.

(14 h 45)

M. Lessard: Si je comprends bien — ça va être la dernière question — il va falloir avoir une logique dans l'esprit de la loi, c'est que, si on vous reconnaît à l'article 19, il va falloir en même temps vous reconnaître le droit d'être présents au comité médical.

M. Denault: On l'appelle comité consultatif, M. le Président.

M. Gareau: Comme on le soulignait ce matin, M. le Président, pour les problèmes visuels uniquement, parce que je ne serais pas intéressé à ce qu'un représentant des optométristes siège sur tous les autres aspects de la santé.

M. Lessard: Je ne voudrais pas prolonger la discussion, mais je vois que vous insistez énormément pour changer le comité médical par le comité consultatif; je comprends que médical fait appel à une profession très précise. Quelle est la formation d'un optométriste?

M. Denault: L'optométriste est un diplômé de l'Université de Montréal; le cours, actuellement, mène à un doctorat professionnel, il est de quatre ans.

M. Lessard: Donc, c'est reconnu, il y a une faculté?

M. Denault: Oui, c'est maintenant une école intimement affiliée, ça constitue un département indépendant, à l'intérieur de l'Université de Montréal; les critères d'admission sont les mêmes que dans toutes les corporations de la santé, c'est-à-dire que le cégépien doit avoir pris l'option santé ou l'option science. Evidemment, l'admission, à l'intérieur de l'optométrie, est beaucoup plus difficile que dans n'importe quelle autre faculté ou département, parce qu'il n'y a que 40 admissions et c'est la seule école francophone en Amérique du Nord. Il y a entre 500 et 600 demandes chaque année pour l'admission à l'Ecole d'optométrie et, malheureusement, un contingentement a été fait, non pas par nous, M. le Président, mais par l'université.

M. Lessard: Si je comprends bien, c'est un cours qui donne suite au CEGEP?

M. Denault: Option santé, c'est-à-dire la même chose que pour entrer en médecine, en médecine dentaire, en pharmacie, etc.

M. Lessard: Ce n'est pas une spécialisation de la médecine?

M. Denault: Pas du tout, c'est complètement indépendant.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

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

M. Gratton: M. le Président, avant d'interroger nos invités, j'aimerais demander... On vient de faire allusion — je pense que c'est le Dr Gareau — au fait que, si on a, en vertu de l'article 19 du Code de la route, eu très peu de rapports faits au bureau médical, c'est en partie à cause du fait que l'optométriste n'était pas habilité ou obligé de le faire.

M. Denault: Il n'était pas protégé par la loi.

M. Gareau: Il a été demandé, par le directeur du Bureau des véhicules, en 1972 ou 1973, à nos membres de faire des rapports. Comme ordre, nous nous sommes opposés, parce qu'il n'y avait pas d'immunité qui protégeait les optométristes. Après, on nous a dit qu'on apporterait un amendement à la loi.

M. Gratton: Je vous remercie de la précision. Je suis un de ceux qui considèrent que les médecins n'avaient pas ce problème que les optométristes avaient jusqu'à maintenant, vous en conviendrez.

On nous a dit, ce matin: Il y a environ une centaine de rapports qui sont faits annuellement. Je vous avoue que 100 rapports annuels, cela ne me semble pas très volumineux; il y a sûrement plus de 100 personnes qui ont un permis de conduire ou qui désirent en avoir un qui sont passées chez le médecin et pour qui on a constaté un handicap sérieux, mais il n'y a pas eu de rapport.

J'aimerais demander au ministre de nous fournir — peut-être pour mardi prochain — les statistiques exactes du Bureau des véhicules automobiles, quant à ce genre de rapports qui ont été faits par des médecins au cours des dernières années. Il me semble qu'il pourrait être utile à notre discussion, également, que nous sachions combien il y a eu de ces rapports au niveau du Bureau des véhicules automobiles de l'Ontario, puisqu'on sait que, dans le Code de la route de l'Ontario, il y a une disposition semblable, que je ne connais pas, mais que je tâcherai de connaître dans tous ses détails avant mardi prochain. J'aimerais donc que le ministre nous dise s'il ne considère pas que ça pourrait être utile à nos discussions que d'avoir les statistiques exactes quant au Québec et quant à l'Ontario.

M. Lessard: M. le Président, je n'ai pas d'objection; j'indiquais, ce matin, que nous avons reçu environ une centaine de rapports de médecins, à la suite de la loi de 1972, nous indiquant que telle personne n'était pas apte à conduire un véhicule automobile.

Je pense que ce n'est pas non plus de peu d'importance; même si nous n'en avons reçu que cent, c'est peut-être autant de victimes qui ont été sauvées à la suite de tels rapports, et d'autres victimes aussi qui auraient pu subir des conséquences à la suite d'accidents qui auraient été

faits par ces personnes. Cependant, ce ne sont pas les seuls rapports médicaux que nous exigeons. Nous exigeons environ 30 000 rapports médicaux; dans certaines catégories, particulièrement les conducteurs de transport en commun, nous exigeons, à ce moment, l'examen médical.

Maintenant, ce matin, on nous proposait ou on laissait entendre qu'il appartenait à l'Etat de faire passer des examens médicaux à chacune des personnes qui demanderaient un permis de conduire. Il faut bien constater ceci, c'est qu'il y a environ 3 500 000 conducteurs au Québec. Si on estime qu'un examen médical est au coût de \$10 environ, c'est donc \$35 millions sur une période de deux ans ou \$17 millions par année que cela pourrait coûter. Je n'ai aucune objection. Nous allons vérifier en ce qui concerne l'Ontario. On a des communications, des ententes actuellement entre l'Ontario et le Québec pour s'échanger des statistiques dans ce sens. On pourra essayer de le faire, au niveau de l'Ontario, comme au niveau des autres provinces, la Colombie-Britannique, l'Île-du-Prince-Édouard, pour savoir si les rapports médicaux sont plus importants dans ces provinces que chez nous.

M. Gratton: M. le Président, je n'ai pas voulu, loin de là, indiquer qu'il n'était pas important de connaître cette centaine de personnes annuellement. Ce que je recherche, c'est de savoir, comme le disait le Dr Roy ce matin, de quelle façon on peut, le plus efficacement possible, déceler ces personnes. Evidemment, on a eu l'article 19 jusqu'à maintenant. Je considère qu'une centaine par année, cela démontre bien l'inefficacité de l'article 19 du code actuel. Ce que je voudrais qu'on puisse faire, c'est de finir par formuler un article, un texte législatif qui pourrait laisser supposer qu'on atteindra la meilleure efficacité. A mon avis, cela devra inclure l'immunité pour les optométristes dont vous parlez, messieurs de la corporation.

M. Lessard: Si le député de Gatineau me permet, il ne faut pas parler nécessairement de l'inefficacité. Si nous avons reçu environ cent rapports médicaux, c'est peut-être parce qu'il y avait ces cent personnes qui avaient été jugées par les médecins inaptes à conduire. Il ne faut pas en avoir 1000 s'il y en a cent qui sont considérées inaptes par les médecins. Il ne faut quand même pas forcer la nature non plus et dire aux médecins de nous indiquer 30 000 personnes qui sont inaptes à conduire. On a reçu...

M. Gratton: M. le Président, on déforme mes paroles. Ce n'est pas cela du tout que j'ai prétendu.

M. Lessard: Ce que je veux dire, c'est que vous parlez d'inefficacité. On ne peut pas juger de l'inefficacité. Ce sont peut-être ces cent personnes qui étaient considérées par les médecins comme étant inaptes à conduire. On se fie au jugement des médecins.

M. Gratton: Je me base sur l'aveu des méde-

cins eux-mêmes qui disent ne pas l'avoir fait. C'est écrit en toutes lettres dans le mémoire de l'Ordre des médecins ce matin qu'advenant l'adoption de l'article 19 tel que proposé à l'avant-projet, les médecins disent déjà qu'ils ne l'observeront pas. Inutile de se cacher la tête dans le sable et de dire que cela va bien aller parce qu'on inscrit cela dans le projet de loi. Ce n'est pas cela. Il faut inscrire quelque chose dans le projet de loi que les médecins vont respecter, que les optométristes vont respecter et qui va nous donner les résultats efficaces.

M. Lessard: Et qu'ils ont demandé en 1971.

M. Gratton: Voulez-vous qu'on recommence celui-là?

Le Président (M. Marquis): A l'ordre! M. le député de Gatineau.

M. Gratton: On peut recommencer ce débat, si vous voulez, parce que je pense que de ce point de vue...

M. Lessard: Le débat a été clair ce matin.

M. Gratton: Il a été clair, et le gagnant, ce n'était pas le ministre. La question que je voudrais poser à l'Ordre des optométristes, c'est que l'ensemble de vos recommandations vise deux objectifs: Le premier, que l'Ordre des optométristes soit représenté au conseil consultatif. On ne l'appellera même pas conseil consultatif médical, on va l'appeler conseil consultatif tout court, pour les besoins de la discussion aujourd'hui. Le deuxième que les articles des sections II et III du chapitre II tiennent compte de l'étendue des champs d'exercice du médecin et de l'optométriste. Je n'ai pas encore bien compris si votre corporation partage essentiellement le point de vue de l'Ordre des médecins quant au libellé de l'actuel article 19.

M. Denault: Si vous me le permettez, M. le Président, je voudrais enchaîner, à partir de cela, sur les rapports dont vous faisiez état tantôt. Vous remarquerez qu'à l'article 19 tout patient âgé de seize ans et plus sera assujéti à une déclaration de la part du professionnel. Ceci implique que des rapports, il y en aura une foule. J'examine les déficients mentaux d'une institution et je serai obligé de faire un rapport pour tous les déficients mentaux même s'ils ne conduiront jamais un véhicule automobile. A ce niveau-là, le Bureau des véhicules automobiles sera envahi de rapports sur des individus de seize ans et plus parce qu'on dit tout patient de seize ans et plus atteint des problèmes, visés au guide médical, qu'on appelle le guide de santé. Il y aura des rapports à profusion.

Maintenant, en ce qui nous concerne — c'est la position que nous avons expliquée tantôt — d'une part, on considère que le comité consultatif est l'outil privilégié qui devra recevoir les rapports en provenance des professionnels de la santé. Ce sont eux qui sont habilités à les examiner. D'autre

part, nous considérons que la déclaration obligatoire est limitée, en ce qui nous concerne. Vous comprendrez — je l'ai expliqué tantôt — qu'en ce qui concerne les problèmes visuels il y a des bornes, des balises, des frontières qui sont relativement facilement délimitables, même si cela débordait amplement la notion d'acuité visuelle comme telle, comme je l'ai expliqué. C'est relativement plus facile.

Le problème des médecins est un problème d'une autre dimension parce que, évidemment, cela touche la santé globale d'un individu. Je pense que la démonstration a été faite; je ne veux pas insister là-dessus et prendre leur défense. Ils s'organiseront et je pense bien qu'ils savent le faire. Ce que nous disons, c'est que nous avons, comme corporation professionnelle, en vertu de l'article 23 du Code des professions, la responsabilité de protéger l'intérêt public. Nous avons donc une responsabilité sociale et, à ce niveau-là, l'Ordre des optométristes considère qu'en ce qui concerne les balises que je vous ai énoncées nous ne pouvons pas être contre une déclaration obligatoire. Cependant, nous la disons limitée, en ce qui nous concerne.

M. Gratton: D'accord. Essentiellement, vous dites la même chose que le docteur Roy ce matin, sauf qu'il y a des limites...

M. Denault: Ah, bien...

M. Gratton: Peut-être pas dans les mêmes termes et on n'embarquera pas là-dedans. La conclusion que je tire de tout cela, c'est que, compte tenu de l'affirmation du ministre ce matin, à savoir qu'il y a de fortes chances que l'article 19 soit rédigé de façon différente que ce que l'on retrouve dans l'avant-projet, compte tenu également qu'on s'est entendu, de part et d'autre, pour dire qu'il y aura consultation avec la Corporation des médecins...

M. Denault: Et l'Ordre des optométristes, j'espère.

M. Gratton: Cela n'avait pas été dit et c'est la conclusion que je veux tirer. Il sera sûrement très utile que la Corporation des optométristes soit également consultée quant à la définition des limites dont on parle.

Une dernière question, M. le Président. Vous avez entendu le docteur Roy, ce matin, lorsque je lui ai posé la question, qualifier quelque peu son approbation à donner suite à votre demande quant à votre inclusion. Quelle interprétation lui avez-vous donnée? Etes-vous complètement satisfaits au point de dire que les deux corporations s'entendent de façon parfaite sur cet aspect?

M. Oenault: Je dois vous dire que la déclaration du docteur Roy nous a été fort agréable et qu'elle constitue, comme je l'ai dit au ministre tantôt, une ouverture d'esprit souhaitable. Maintenant que cette collaboration — en tout cas, publique-

ment — nous a été transmise — j'espère qu'ils ne se dédiront pas — j'espère que nous aurons l'occasion de travailler dans une équipe multidisciplinaire. Je pense que cette notion d'équipe multidisciplinaire est maintenant acquise dans les réseaux de distribution des services de santé. Je ne vois pas pourquoi il y aurait des pressions de faites auprès de quelque ministère que ce soit pour dire: Les optométristes, c'est dangereux; il y a les ophtalmologistes, ils ne devraient pas être avec eux. C'est un débat qui me semble nettement dépassé aujourd'hui. Il y a des responsabilités sociales que le législateur doit prendre et nous suggérons qu'il les prenne.
(15 heures)

M. Gratton: M. le Président, compte tenu des reproches qu'on m'a faits du côté ministériel, ce matin, à savoir que j'engageais la discussion à un niveau qu'on n'appréciait pas de l'autre côté, je suis très heureux d'avoir posé la question au Dr Roy. Au moins celle-là aura créé une atmosphère de bonne entente entre vos deux corporations. Là-dessus, je remercie nos invités.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Beauce-Nord avait une question.

M. Ouellette:... de m'adresser au ministre des Transports pour lui demander des subventions dans le programme triennal de l'extension de l'autoroute. Aujourd'hui, je vais changer mon fusil d'épaule et lui parler du problème qui nous concerne. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la vaste discussion de ce matin avec le Dr Roy. Je ne relèverai pas les propos qu'il y a eu là, ce serait trop long, mais avec autant d'intérêt que ce qui vient d'être dit, l'échange entre le député de Gati-neau, le ministre et le groupe des ophtalmologistes — des optométristes, pardon, la langue m'a fourché — je vais demander au ministre non pas d'inclure nécessairement les optométristes dans l'éventuel comité consultatif — je lui laisse la décision finale — mais de nous donner la garantie à tout le moins qu'il va se pencher sérieusement sur l'étude de cette possibilité.

Les raisons que j'aurais de faire des pressions pour que les optométristes soient reconnus à ce comité, et présents, sont nombreuses. Je ne les énumérerai pas toutes, mais il y en a une qui m'intéresse et elle est collée à la réalité quotidienne. Tout à l'heure, je pense que c'est M. Denault qui disait que 70% des problèmes visuels sont traités par les optométristes, ce qui laisse peut-être 30% aux ophtalmologistes. Si on respecte l'esprit de l'article 19, qui veut protéger le public en demandant aux gens de la pratique médicale et autres d'avertir le BVA que certaines personnes sont inaptes à conduire un véhicule automobile, je pense qu'on doit nécessairement accorder beaucoup d'importance aux optométristes, puisque ce sont eux qui souvent vont recevoir des cas qui ne seront peut-être jamais référés nécessairement aux ophtalmologistes. S'il s'agit de maladie, on va tout de suite m'envoyer chez l'ophtalmologiste, mais si on parle de problèmes visuels, qui ne

requièrent aucun soin médical, aucune chirurgie, il y a de fortes chances que le patient s'arrête chez l'optométriste et n'aille jamais voir l'autre corps dit médical. Je pense que si on demande aux optométristes de rendre service à l'Etat en faisant des rapports indiquant qu'une personne ou une autre est inapte à conduire, on doit leur rendre la pareille, c'est-à-dire leur permettre de faire valoir leur point de vue selon leur compétence à ce comité consultatif.

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

M. Lessard: M. le Président, très brièvement, je l'ai indiqué dès le début, je n'ai pas voulu présenter comme tel un projet de loi de cette envergure immédiatement à l'Assemblée nationale parce que je voulais qu'un certain nombre de choses soient discutées dans l'opinion publique, choses auxquelles je n'étais pas nécessairement attaché, mais dont il m'apparaissait qu'il était important de discuter. Il est certain que si j'avais fait une commission parlementaire pour revenir lors de la prochaine session avec le même projet de loi, la question aurait été: Mais pourquoi avez-vous fait une commission parlementaire? Ce n'est pas cela de la consultation à mon sens. On a fait une commission parlementaire sur l'avant-projet de loi justement pour savoir quelle était l'opinion des gens et en indiquant très bien que le ministre allait tenir compte des revendications d'un certain nombre de personnes, dont les différents groupes qui se sont présentés depuis le début à cette commission parlementaire.

On avait placé l'article 19, tel qu'il est là, comme je l'ai indiqué — je ne veux pas reprendre la discussion de ce matin — à la suite d'une certaine consultation. Il a pu y avoir mésentente entre la consultation et les lettres que nous avons reçues du Collège des médecins et autres nous confirmant que... etc., comme je l'expliquais ce matin, mais ce qui importe dans cette commission parlementaire c'est de s'ajuster à des organismes qui nous ont présenté des mémoires. On a eu des mémoires de l'Association des policiers, hier, qui étaient extrêmement intéressants, qui nous ouvrent la porte à énormément de choses. De même, en ce qui vous concerne, quant à moi, je ne voudrais pas, parce que je voyais réagir un peu le Dr Roy tout à l'heure à la suite de votre déclaration à savoir qu'on vous aurait reconnu ce matin, et que le docteur Roy vous aurait reconnu officiellement.

M. Denault (Michel): On n'a pas à être reconnu. C'est la loi qui nous reconnaît, M. le Président.

M. Lessard: Oui, vu que c'était la loi de 1973. Quant à moi, je n'ai pas d'objection — étant donné qu'on l'a prévu dans la loi; on l'avait prévu dans la loi à la suite de votre demande — à ce qu'on forme, s'il n'y a pas trop de chicane — je ne veux pas me mettre à la place d'un autre ministre qui est responsable des codes de professions et je ne veux pas régler un problème pour lequel je ne suis

qu'un profane — un comité groupant des optométristes. Ce matin, le docteur Roy a confirmé que pour les optométristes, c'était important de faire rapport de cela — je le dis de mémoire — au directeur médical ou au directeur du Bureau des véhicules automobiles. Quant à moi, je n'ai aucune objection. Au contraire, j'espère que d'ici les quelques semaines qu'il nous restera avant de présenter le projet de loi à l'Assemblée nationale, on pourra constituer un groupe qui comprendra les optométristes et les médecins concernés en vue d'en arriver à une rédaction du projet de loi qui respecte le secret professionnel et, en même temps, qui correspond aux objectifs de ce projet de loi: assurer une meilleure sécurité routière dans l'ensemble du Québec.

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

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

M. Gratton: M. le Président, non pas sur le fond des représentations de la corporation, mais sur la forme, je voudrais simplement dire que vos membres méritent des félicitations pour l'excellent lobby qu'ils ont entretenu auprès des députés. J'écoutais le député de Beauce-Nord tantôt et je présume qu'il a aussi été l'objet du même lobby que nous, de l'Opposition.

M. Lessard: Moi, je n'en ai pas eu.

M. Gratton: Je félicite vos membres. Le ministre étant ministre, il n'est peut-être pas aussi facile d'accès que les simples députés.

Une Voix: C'est l'ABC du succès.

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

M. Gratton: Ceux de Hull en particulier, M. le Président.

Une Voix: Les membres de l'ordre ont coutume d'appuyer les représentations de la corporation.

M. Gratton: Cela rend la tâche d'autant plus facile pour nous. On n'a pas besoin de vous demander si vos membres sont d'accord avec votre exécutif. On le savait, cette fois-ci.

M. Mailloux: Je voudrais vous poser une question bête.

M. Lessard: Vous avez le droit.

M. Mailloux: Je ne vous oblige pas à me répondre.

Une Voix: On va tenter d'y répondre.

M. Mailloux: Il y a une différence profonde entre ce qu'a dit ce matin le docteur Roy, à savoir

qu'il préférerait que la confidentialité de tout rapport médical soit gardée entre le médecin et la personne qui se fait soigner, et ce que vous avez dit tantôt, vous autres, les optométristes, à savoir que l'intérêt collectif primait sur l'intérêt privé. Comme les facultés visuelles sont un élément important pour assurer la bonne conduite d'une automobile, vous avez dit que vous étiez prêts à faire le rapport quand un patient s'adresse à vous et que vous constatez qu'il est un danger public. Ce n'est pas à ce sujet que je veux me prononcer et que je veux apporter une appréciation. S'il arrivait que cette divergence d'opinions entre le collègue qui ne veut pas soumettre de rapports et vous autres qui êtes prêts à en soumettre... Demain matin, j'ai des troubles de vue et je sais que si je me présente chez vous, il y a forcément une possibilité que vous apportiez les corrections qui s'imposent pour que ma vue devienne meilleure et que je puisse continuer. Je me mets à la place du public. Ne va-t-il pas se poser des questions, à savoir: Etant donné que j'ai une faiblesse de vue, si je vais voir l'optométriste, qu'il fait un rapport et que je perds mon permis de conduire, que va-t-il arriver?

M. Denault: M. le Président.

M. Mailloux: N'y a-t-il pas le danger qu'il n'aille plus vous voir...

M. Denault: Nous avons bien...

M. Lessard: Vous allez perdre de la clientèle.

M. Mailloux: ... et que la situation s'aggrave?

Une Voix: Question bête.

M. Denault: ... établi tantôt que tout rapport en provenance de professionnels de la santé devrait être soumis non pas au directeur général, mais bien au comité consultatif, c'est-à-dire jugé par les pairs établis par ceux qui sont habilités à le faire. Ce qui est très différent de la version actuelle. Comme je le disais précédemment, vous savez que les bornes à travers lesquelles se fait une déclaration obligatoire — je pense bien que cela a été reconnu ce matin et on l'a souligné à multiples reprises — c'est qu'en fait la seule chose limitée et délimitée, organisée, plus segmentable qu'un problème de santé général — cela a été reconnu — c'étaient les problèmes visuels. Le docteur Roy a appelé cela de l'acuité visuelle. J'ai donné un prolongement à la définition d'un problème visuel. C'est quelque chose de plus cernable. Les patients qui viennent nous consulter, bien souvent, ont des problèmes visuels. Ceux qui n'en ont pas trop — maintenant, depuis la venue de la Régie de l'assurance-maladie — viennent plus souvent nous consulter qu'ils ne le faisaient auparavant. Règle générale, ce sont des gens qui présentent des problèmes.

S'il arrive — et je pense que c'est fondamental — qu'un problème visuel est tellement important que cela constitue une déficience qu'on ne peut pas corriger, ni par les prothèses visuelles

usuelles, ni par la chirurgie, il est évident que c'est une responsabilité sociale importante pour nous de faire rapport au comité consultatif d'un tel cas.

C'est pour cela que je soulignais tantôt — si vous me le permettez — le fait que maintenant, dans l'article 19, tout le monde est concerné, tout patient de 16 ans et plus, non pas tout détenteur de permis. Cela, on le comprend, parce que si on limitait cela strictement aux détenteurs de permis, on comprend très bien qu'un individu qui viendrait nous consulter dirait: Ecoutez, je ne conduis pas, je n'ai jamais conduit de ma vie. Je ne peux pas faire une enquête pour savoir s'il a son permis dans sa poche, c'est bien évident, on comprend très bien cela, il y a une extension qui est donnée qui va faire qu'il y aura une foule de rapports qui vont arriver au Bureau des véhicules automobiles, parce que tous les patients qui n'ont pas de permis de conduire comme tous les déficients mentaux, par exemple, qui n'en auront jamais, on va être obligé de soumettre un rapport.

M. Mailloux: Ce n'est pas là qu'était le sens de ma question.

M. Gareau: En fonction de votre question, depuis 1972, il y a eu beaucoup de conducteurs qui se sont adressés au bureau de l'optométriste précisément parce que les optométristes n'étaient pas obligés de faire de déclaration obligatoire. Dans mon optique, il ne serait pas question qu'uniquement les optométristes ou uniquement les médecins soient assujettis à ce genre d'obligations. Si les deux ne sont pas assujettis, je pense que la disposition de la loi sera impraticable.

M. Lavoie (Daniel): Pour ajouter aux propos du Dr Gareau, je pense que cela découle du grand principe que la loi ne peut être discriminatoire. Si on fait l'obligation à l'optométriste, on doit aussi la faire au médecin. Si on ne veut pas la faire au médecin, on doit, de la même façon, ne pas la faire à l'optométriste. Je pense que cela découle du principe même de toute législation.

Le Président (M. Marquis): Je pense que les discussions sont terminées. On remercie les membres de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec d'être venus présenter leur mémoire, d'avoir répondu aux questions des membres de la commission.

M. Denault: M. le Président, je vous remercie, je remercie M. le ministre, messieurs les membres de la commission, M. le représentant de l'Opposition officielle. Merci infiniment.

Le Président (M. Marquis): J'inviterais maintenant le groupe suivant qui, d'après la liste, serait l'Association pour la protection automobile à venir présenter son mémoire à la commission.

Association pour la protection des automobilistes

M. Edmonston (Philippe): Il nous fait plaisir de suivre des optométristes, cela va nous permettre de voir un peu plus clair, peut-être.

Le Président (M. Marquis): On peut vous demander de vous présenter et de présenter celui qui vous accompagne, s'il vous plaît?

M. Edmonston: Je suis Philippe Edmonston, je suis le président de l'Association pour la protection des automobilistes et membre du conseil d'administration de la Consumer's Union des États-Unis. À ma droite, il y a Me Jacques Castonguay, vice-président de l'Association pour la protection des automobilistes. C'est Me Castonguay qui va vous donner un tour d'horizon des impressions générales de l'APA sur ce projet de loi. Je vais terminer l'exposé de l'APA par la suite.

M. Castonguay (Jacques): Il n'est pas de mon intention de lire le mémoire au complet, vous l'avez devant vous et vous l'avez probablement déjà lu. Ce que je voudrais faire, cependant, c'est d'ajouter certaines choses à ce qui est déjà là, peut-être pour préciser certaines choses qui ne sont peut-être pas claires à la lecture.

Le Président (M. Marquis): Si vous pouvez élever le ton, s'il vous plaît.

M. Castonguay: D'accord.
(15 h 15)

En ce qui concerne les fameux rapports médicaux, on en sort. Il y a deux groupes, un ce matin et un cet après-midi. De notre côté, notre position relativement à ça, évidemment, n'est pas au même niveau du tout. En tant que groupe de consommateurs, cependant, on s'interroge sur un point: dans le cas où il y aurait erreur de la part du médecin, évidemment son rapport se rend au directeur du BVA et le directeur du BVA prend sa décision, on le suppose, avec le rapport qu'il a en main. Qu'est-ce que le citoyen ou, dans ce cas, notre consommateur, notre membre peut faire?

M. Lessard: L'article 56 de la Loi des transports permet à tout citoyen d'en appeler de toute décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles au Tribunal des transports.

M. Castonguay: Sur n'importe quel sujet?

M. Lessard: Sur toute décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles.

M. Castonguay: Également tout ce qui concerne les questions de fait; ce n'est pas seulement les questions de droit ou de mauvaises décisions administratives?

M. Lessard: Tout. L'article 56 de la Loi des transports est très clair: "Il y a appel à ce tribunal — le Tribunal des Transports — de toute décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles suspendant, annulant ou refusant un permis ou un certificat d'immatriculation, hors les cas où la loi lui enjoint d'agir ainsi.

M. Castonguay: C'est un procédé ou un

processus qui existe effectivement, mais on se demandait s'il n'y aurait pas possibilité aussi, avant ça, dans certains cas, que l'individu s'adresse directement au directeur du BVA et tente de faire réviser ça, on suppose avec son propre rapport, sans aller au Tribunal des transports, ce qui nécessite, dans pratiquement tous les cas, de faire appel à un avocat et de tenir compte de certains délais.

M. Lessard: Oui, à ma connaissance, lorsqu'un individu fait parvenir un rapport médical d'un médecin familial ou spécialisé dans le secteur où on lui a refusé son permis ou qui a justifié les raisons de refus de permis, il peut présenter ce rapport médical au directeur du Bureau des véhicules automobiles qui peut, lui, modifier sa décision avant d'aller au Tribunal des transports. L'article 134 dit: "Le directeur général peut réviser la décision de suspendre, de révoquer ou d'émettre un permis de conduire, un permis d'apprenti conducteur ou un permis de chauffeur de taxi." C'est-à-dire que cela peut être changé s'il y a des preuves valables. C'est déjà arrivé, j'ai demandé à des individus: Faites parvenir un rapport médical contestant la décision et on le fera analyser à nouveau; ce fut modifié.

M. Castonguay: D'accord.

M. Lessard: Si je comprends bien, vous êtes d'accord avec l'article 19.

M. Castonguay: Oui, on est d'accord là-dessus. Comme je vous le dis, on n'a pas l'intention de transporter la discussion au même niveau que ce qui a été discuté ce matin.

M. Lessard: Il pourra être modifié en ajustement avec ce qu'on a dit ce matin.

M. Castonguay: Exactement. Quant à la cueillette des informations, en gros, notre position est ceci: c'est que, surtout comme groupe de consommateurs, on a déjà eu à faire face à quelques refus de la part du BVA, parce que, dans certaines de nos enquêtes, les données qui étaient recueillies par le BVA nous auraient été très utiles. On comprend, cependant, qu'il y a des informations qui sont recueillies, qui sont extrêmement confidentielles; par exemple, le cas du rapport médical, cela en sera un. Mais on se demande s'il n'y aurait pas aussi possibilité qu'il y ait une distinction entre les données qui sont tout à fait confidentielles et celles qui le seraient moins et qui pourraient être utiles dans certains cas. À la façon dont la loi est rédigée, il faut faire la preuve — si j'ai le texte exact...

M. Lessard: Il faut que le demandeur fasse la preuve.

M. Castonguay: Exactement, et à but légitime, si ma mémoire est fidèle. De façon générale, on s'est heurté à ça déjà, c'est-à-dire qu'on avait des

enquêtes à faire sur des groupes de voitures ou des choses comme ça et on aurait aimé — ça aurait été très utile — avoir les informations du BVA. Cela n'a pas été possible, alors que, dans ce qu'on demandait, il n'y avait absolument rien de confidentiel; c'était en rapport avec les marques de voitures, etc., les années auxquelles elles avaient été immatriculées pour la première fois, etc. Ce qu'on aurait aimé voir, à tout le moins, c'est une distinction entre ce qui est confidentiel et — je pense que là-dessus on s'entend très bien, à savoir que, pour le respect de la vie privée, ça ne doit pas sortir n'importe où — l'autre aspect qui est peut-être moins important pour le public, mais plus important pour les groupes de consommateurs.

Quant à l'immatriculation et au permis de conduire, on se demande — c'était l'attitude de l'association — si c'était nécessaire de donner un permis de conduire ou de pouvoir accorder un permis de conduire à un mineur, sauf dans le cas où il s'en servirait pour travailler et où cela serait absolument nécessaire.

Quant au permis de garagiste, il y a une disposition dans la loi qui dit qu'avant de faire l'immatriculation, le garagiste ou le vendeur, à tout le moins, doit être capable de fournir un certificat attestant que le véhicule est en bon état. Cela regroupe un peu ce qui concerne la protection du consommateur en général et la loi qui sera bientôt en vigueur. Pourquoi ne pas se servir, d'une façon ou d'une autre, de cela pour éviter qu'il y ait des ventes avec défauts cachés ou des ventes frauduleuses, etc.? Quand on se présente au Bureau des véhicules automobiles avec un papier attestant que la voiture est en bon état, d'après la loi, cela peut avoir été fait par le garagiste lui-même — si on parle d'un vendeur, peut-être par un garagiste indépendant, mais quand ce sera un garagiste qui sera vendeur, probablement par lui. S'il y avait une façon de faire en sorte que, avant la vente même, on oblige le garagiste à fournir un certificat de bon état de la voiture ou, tout au moins, dans le cas où l'acheteur désire le faire, qu'il ait la possibilité de le faire, c'est-à-dire que ce certificat soit celui qui émane ou qui a été demandé par l'acheteur ou par un garagiste de l'acheteur, je pense que cela ferait toute une différence à ce niveau-là.

En ce qui concerne les accessoires et l'équipement des voitures, vous trouvez des commentaires dans notre mémoire à ce sujet à la page 6. Concernant la couleur des phares, on fait une proposition qui a déjà été avancée et qui existe d'ailleurs en Europe, dans plusieurs pays, sur la fameuse question des phares jaunes qui sont moins aveuglants que les phares blancs, semble-t-il, d'après les études qui ont été faites.

Quant aux pneus, freins et silencieux, on se demande, d'une part, si la loi ne devrait pas être un peu plus précise à ce sujet. On parle d'un silencieux: celui qui vend un silencieux; pourquoi pas celui qui l'utilise, de façon très claire? Il fait du bruit et c'est peut-être soumis à la même peine?

Si on regarde tout ce qui existe comme pièce, qui va dans une voiture. Celui qui vend des pièces

qui ne satisferaient pas aux normes du gouvernement. Cela s'applique beaucoup dans le cas des pièces usagées. Dans le cas des pièces neuves, probablement beaucoup moins, mais dans le cas des pièces usagées, cela pourrait s'appliquer, à savoir qu'il y a infraction pour celui qui vend des pièces qui ne seraient pas conformes aux normes.

Egalement, l'article 225 qui traite des véhicules fabriqués et conçus au Québec comme devant satisfaire aux normes. Pourquoi la même chose ne s'appliquerait-elle pas pour les véhicules qui sont simplement vendus au Québec? Pourquoi ces véhicules ne devraient-ils pas satisfaire aux normes également?

Quant à la rouille, cela fait partie de la sécurité routière. Un rapport a été déposé il n'y a pas tellement longtemps auprès du ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières concernant la rouille des voitures au Québec. L'APA a participé à la rédaction de ce rapport. Il est clair — cela a été clairement établi — que les véhicules rouillés sont des véhicules dangereux, c'est-à-dire qu'ils sont beaucoup moins résistants. Ne devrait-on pas, par exemple, préciser également que la rouille pourrait être un facteur de danger? C'est une chose que les gens ne connaissent pas tellement. Les gens circulent avec des voitures rouillées, qui tiennent de peur, et les freins à bras fonctionnent probablement quand même, ils sont normaux, le moteur fonctionne aussi, mais le reste est extrêmement dangereux.

Au niveau du transport collectif, l'APA déplore, cependant, qu'il n'y ait pas, de la part du gouvernement, de volonté — c'est de cette façon qu'on le perçoit, en tout cas — à savoir d'élaborer du côté du transport collectif. Vous avez le texte de notre mémoire aux pages 6, 7 et 8; je n'ai pas l'intention de le reprendre en entier. Il y a déjà des choses qui sont dans le projet de loi ou dans l'avant-projet de loi concernant le transport collectif, comme les voies réservées, etc., mais ne pourrait-il pas y en avoir d'autres? La loi ne pourrait-elle pas, dès maintenant, ouvrir la porte à d'autres modes de transport collectif sans nécessairement que cela soit mis en vigueur maintenant? Pourquoi devrait-on limiter la juridiction du ministre à ce sujet, à savoir de s'en tenir à trois articles qui parlent des voies réservées, entre autres, et de deux autres sujets?

On a déjà parlé — et cela fait partie du mémoire — des droits d'immatriculation réduits pour ceux qui se servent du covoiturage et du feu vert pour le passage des véhicules prioritaires, etc., enfin tout ce qui ne se retrouve pas dans la loi, à notre connaissance.

Ce sont les observations que je voulais faire. Je vais passer la parole à M. Edmonston, qui, lui, s'est réservé d'autres points qu'il voudrait vous soulever.

M. Lessard: Maintenant, si...

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

M. Edmonston: D'accord.

M. Lessard: Je pourrais peut-être répondre sur un certain nombre de choses.

Concernant l'article 12, il est certain qu'on doit être très prudent. Étant donné les informations qu'on demande aux individus, nous assurons qu'on ne peut communiquer toute information que nous pouvons recevoir aux gens qui nous en font la demande. Particulièrement, nous avons de plus en plus de demandes d'organismes qui voudraient avoir certaines listes de véhicules et autres pour, selon nos impressions, faire du marketing. Je comprends que ce n'est pas du tout vos préoccupations, mais vous comprenez qu'on ne peut quand même pas donner la liste des propriétaires de telle catégorie de véhicules quand on sait très bien que c'est en vue d'en faire du marketing. Quand il s'agit, dans un cas comme le vôtre, de protection du consommateur et, en même temps, de protection de l'automobiliste, je pense que c'est certainement possible, mais il faut prendre des précautions.

On dit, au paragraphe 2: "Un tel renseignement n'est communiqué que si le demandeur fait la preuve à la satisfaction du directeur général... qu'il a un intérêt légitime de l'obtenir." Si ce ne sont vraiment pas des choses confidentielles, la preuve sera facile à faire.

M. Edmonston: M. le ministre, juste pour faire un bref commentaire là-dessus. Dans le dernier rapport disant que nous avons reçu une subvention du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, c'était une information banale que nous avons demandée au Bureau des véhicules automobiles. On demandait tout simplement combien de voitures il y avait sur la route à ce moment-là, combien d'automobiles de catégorie 1971, 1972, 1973, 1974, 1975; rien de confidentiel. On s'est adressé à Mme Rita Poirier, on s'est adressé à tout le monde; on a perdu deux semaines de travail parce que chaque individu au Bureau des véhicules automobiles renvoyait la balle à l'autre. Si on parle d'un certain malaise qui existe au sein du BVA, c'est un véritable exemple, ce qui est arrivé. Finalement, on a été obligé de dépasser tout cet engrenage parce que cela ne marchait plus.

M. Lessard: Oui, mais attention, M. Edmonston. Ce que vous considérez parfois comme des grenailles pour l'ensemble du gouvernement, on peut regarder cela, mais, quand on fait fonctionner l'ordinateur pour établir toute une catégorie ou des réponses à des questions, on peut arriver à des coûts assez élevés. Je comprends que les informations sont assez banales, mais les coûts...

M. Edmonston: M. le ministre, on n'a même jamais eu l'estimation des coûts que cela pouvait comporter. On peut toujours mettre le blâme sur le coût de l'ordinateur ou le fait qu'il ne fonctionne pas bien, mais ce que je veux vous indiquer, c'est que, selon nous, c'est une preuve — peut-être qu'on est un peu sévère — qu'il y a un manque de coopération, pour des raisons pas tout à fait clai-

res. C'est seulement pour vous montrer ce qui arrive avec un groupe de la protection des consommateurs quand il demande une information non pas confidentielle, mais vraiment nécessaire. Dans notre cas, c'est arrivé. Nous espérons qu'à l'avenir cela n'arrivera plus, c'est tout.

M. Laflamme nous indique que cela n'arrivera plus, c'est cela? Merci.

M. Lessard: Si cela se reproduisait, M. Edmonston, vous pourriez toujours communiquer avec moi.

Le certificat de mécanique — je l'ai expliqué à plusieurs reprises — c'est certain que notre objectif, c'est d'en arriver à une vérification mécanique annuelle. On ne peut pas partir du déluge du jour au lendemain. On est en train, actuellement, de travailler à un projet où il y aurait des garages qui seraient certifiés, qui seraient reconnus pour faire l'inspection mécanique des véhicules automobiles.

(15 h 30)

Étant certifiés, ils auront des droits et des obligations, en même temps. Le mécanicien aura des obligations et le garagiste aura des obligations. Vous comprenez très bien qu'on ne peut, comme gouvernement, à moins d'accepter des coûts astronomiques, créer toute une série d'inspecteurs qui commencent à faire toute l'inspection de tous les véhicules automobiles au Québec. On peut faire ce qu'on appelle des "check-up", par exemple, des vérifications avec un nombre d'inspecteurs suffisant pour voir et inspecter, comme on le fait en Ontario, les garages qui font le travail, de telle façon qu'on ait un certain contrôle. Notre objectif, c'est d'en arriver graduellement à l'inspection mécanique de tous les véhicules, mais graduellement; on a commencé par les véhicules usagés, les véhicules où il y a transfert de propriété, etc. On se dirige dans ce sens, mais lorsqu'on aura les centres d'évaluation du BAC, en relation avec l'Assurance automobile du Québec, et ensuite les garages certifiés, je pense que ce sera beaucoup plus facile. Vous comprenez que s'il faut placer dix centres dans l'ensemble du Québec et qu'on impose la vérification mécanique à tous les dix ans, le gars qui est à Natashquan ou à Sept-Îles et qui est obligé de s'en venir à Québec pour faire vérifier son automobile, je regrette, m'ai mon voyage — c'est le cas de le dire.

M. Edmonston: D'accord.

M. Lessard: Les accessoires concernant les pénalités, c'est que dans le Code de la route actuel, toute infraction — il y a lieu de définir les accessoires — au Code de la route entraîne une pénalité minimale de \$50. C'est à l'article 437.

Le transport collectif, je suis bien d'accord — je termine là-dessus — j'ai une préoccupation pour le transport collectif. On a parlé de 110 km/heure. J'aimerais bien, tout à l'heure, connaître votre position. Quant à moi, à la suite des remarques que j'ai reçues, je ne suis pas gelé dans le ciment du tout en ce qui concerne les

110 km/heure en ce qui concerne les autobus, mais c'est bien beau de dire... D'abord, il y a une question d'autonomie municipale. Je le disais à la ville de Montréal qui m'a demandé encore plus d'autonomie municipale. La ville de Montréal est considérablement en retard dans le sens de favoriser le transport en commun, d'avoir des voies réservées pour les autobus, les taxis, etc. Même, pour les voies réservées, on a fait une expérience qui a été très concluante sur le pont Champlain...

M. Edmonston: C'est un problème auquel vous êtes toujours confronté, M. le ministre, c'est le problème de juridiction.

M. Lessard: Oui, il y a des questions de juridiction.

M. Edmonston: On peut parler de juridiction municipale comme, ce matin, M. Roy aurait pu vous dire: C'est de juridiction médicale. Comme on a les droits de la collectivité en jeu, à ce moment-là, cela prend le leadership, le courage du gouvernement provincial. Même si cela va frapper les gens qui ont des intérêts visés là-dedans un peu trop, c'est important qu'il y ait ce leadership.

M. Lessard: Vous n'avez pas affaire souvent à la Commission des droits de la personne. Je suis d'accord avec vous, il y a peut-être des mesures incitatives qu'on va essayer de prévoir, justement, dans les prochaines subventions pour le transport en commun, pour qu'au niveau des autorités municipales, on ait cette préoccupation, parce qu'on est véritablement en retard. L'avant-projet de loi n'est pas là juste pour dire... Il y a des erreurs dans l'avant-projet de loi, et il y a des choses qu'il faut corriger. Si j'ai voulu faire une commission parlementaire, c'est que je jugeais que peut-être, dans l'opinion publique, il y avait des choses qui étaient valables. On a entendu hier des policiers qui nous ont fait un témoignage formidable. C'est bien beau de dire qu'on aurait dû prévoir d'autres moyens pour favoriser le transport collectif. J'en attends, donnez-m'en et je vais voir ce que je peux faire avec.

Quels sont les moyens que j'aurais dû ajouter pour le transport collectif?

M. Edmonston: Voulez-vous que je réponde?

M. Lessard: Oui, je vous pose la question. On a dit: Il y a seulement trois ou quatre articles qui s'occupent du transport collectif. Peut-être, il me semble qu'il y en a plus que cela, qu'il y a une volonté, mais peut-être. M. Castonguay a dit: On aurait dû prévoir d'autres moyens. Lesquels? Donnez-m'en.

M. Edmonston: Vous posez la question, vous voulez la réponse?

M. Lessard: Oui, je vous pose la question, je veux la réponse.

M. Edmonston: Vous voulez la réponse, c'est justement qu'il y a beaucoup d'autres choses à faire. C'est tout.

M. Lessard: Quelles autres choses à faire?

M. Castonguay: Il y en a déjà dans le rapport, c'est-à-dire qu'on parle de frais d'immatriculation moindres, pour inciter les gens à faire du covoiturage.

M. Lessard: Voulez-vous parler plus fort, M. Castonguay, s'il vous plaît? On vous entend mal.

M. Castonguay: C'est pour inciter les gens à faire du covoiturage, selon l'expression bien connue.

M. Lessard: C'est compris, c'est dans la loi.

M. Castonguay: C'est dans cette loi?

M. Lessard: Oui, le covoiturage est dans la loi.

M. Castonguay: D'accord, mais il y aura des moyens bien précis pour donner la possibilité de réduire les frais d'immatriculation pour ceux qui font du covoiturage.

M. Lessard: Cela est une autre chose. En ce qui concerne les frais d'immatriculation, il faudrait faire attention; c'est que les gens qui font du covoiturage ne le font pas à l'année, mais il y a d'autres moyens qui m'apparaissent plus faciles d'application, par exemple, comme on le fait aux États-Unis, le "car pool". Sur les autoroutes, là où il y aura du covoiturage, vous pouvez réduire ou même annuler complètement le paiement au poste de payage et augmenter le paiement lorsque ce sera un seul individu qui voyagera dans son véhicule. Mais, avant de faire ça, il fallait se donner le pouvoir du covoiturage, on n'avait pas le droit avant.

M. Edmonston: Si je comprends bien, si vous pouvez avoir ce pouvoir, vous avez bien l'intention de le faire?

M. Lessard: Oui.

M. Edmonston: D'accord, vous venez de répondre à la question.

M. Lessard: Le covoiturage, c'est un principe, je l'ai défendu hier et j'ai l'intention de le maintenir. Maintenant, si j'ai trop de monde devant le parlement, vous viendrez m'aider.

M. Edmonston: Sur la question de l'éducation, M. le ministre.

M. Lessard: Oui, sur l'éducation, je voudrais vous répondre.

M. Edmonston: D'accord, voulez-vous que je fasse l'intervention ou voulez-vous répondre avant que je la fasse?

M. Lessard: Oui.

M. Edmonston: Premièrement, il y a une tendance, depuis longtemps, à utiliser les réclames publicitaires chocs, qui font peur; par exemple, une chance sur treize, des photos avec des béquilles ou des films avec les béquilles des gens qui se sont tués accidentellement sur les routes. Je ne sais pas qui dirige cette équipe d'audio-visuel, mais franchement c'est vraiment une tactique ou une approche désuète. C'est utilisé en Angleterre, ça ne marche pas; on a même montré des photos de femmes avec des cicatrices, sur de grands panneaux, en Angleterre. Cela a marché un an ou un an et demi, parce que les gens n'étaient pas tellement sensibilisés, mais après les gens se moquaient un peu de ça, parce qu'ils les avaient déjà vus. Ils ont dit: C'est tellement lointain, ça ne va pas m'arriver; ils sont devenus pas mal insensibilisés. Je crois que la même critique peut être portée sur les films concernant les béquilles et les autres choses.

Une chose qui va vous surprendre, M. le ministre, c'est que, quand on parle d'éducation en sécurité routière, on utilise souvent ça comme une approche de dernier ressort. On ne sait pas quoi faire, donc on fournit de l'argent à des amis qui sont en relations publiques, c'est un gouvernement que je ne veux pas vous nommer, mais il fait toutes sortes de réclames qui sont d'une efficacité pas seulement douteuse, mais vraiment d'aucune efficacité, comme ça a été prouvé ailleurs.

Donc, quand on parle d'éducation en sécurité routière, les dernières études américaines ont démontré ceci sur les étudiants, les jeunes et même les gens moins jeunes qui ont suivi les cours d'apprentissage ou les cours de conduite. Me Laflamme est probablement au courant de ces études. Il n'y a aucun lien de causalité, le fait d'avoir suivi le cours ne signifie pas que celui qui a suivi le cours est meilleur chauffeur. Surprenant? Mais on se pose des questions: Pourquoi les compagnies d'assurances ont-elles des rabais pour les gens qui ont suivi des cours de conduite? La réponse à ça, c'est que c'est vrai que les gens qui ont suivi des cours de conduite sont des meilleurs chauffeurs, mais ce n'est pas à cause des cours de conduite. Vous connaissez la réponse?

M. Lessard: Non.

M. Edmonston: La réponse, M. le ministre, c'est que ces gens viennent du milieu, ils ont conscience de leurs obligations, de leurs responsabilités. Les gens de ce milieu, statistiquement, ne sont pas les gens qui causent des morts sur nos routes, ces gens qui suivent des cours de conduite ou qui sont déjà sensibilisés à ce sujet. Je crois que Me Laflamme est d'accord avec moi.

Si vous voulez placer votre argent où ce sera le plus rentable en matière de sécurité, ce n'est pas là du tout, ce n'est pas avec le cours de

formation en sécurité routière. Si je vous parle d'éducation, aujourd'hui, je ne veux pas que vous me mêliez là-dedans et que vous pensiez que je parle de cet aspect traditionnel de mettre un paquet d'argent dans l'audiovisuel ou dans des écoles de conduite. Pas du tout. L'éducation pour la sécurité routière, c'est comme l'ancien proverbe français: "La crainte est le commencement de la sagesse". Mais ce n'est pas la crainte de se faire tuer; on ne craint pas, on voit la mort comme un fait très lointain; ce n'est pas cette crainte. Selon les études de la Californie et de New York, croyez-le ou non, c'est la crainte de se faire incommoder par un policier, qui ne va pas seulement vous donner une amende de \$50, mais parce que vous êtes déjà pressé, il va vous mettre encore plus en retard que vous ne l'êtes déjà. C'est l'humiliation, etc.

C'est pour cette raison que nous, les Québécois, nous avons une personnalité vraiment schizophrène. Je ne parle pas de fédéralisme et de séparatisme, je parle d'une autre schizophrénie qui existe chez nous. Aussitôt que nous voyageons vers le sud, aussitôt que nous voyageons vers l'ouest — je ne sais pas pour l'est, le Nouveau Brunswick ou les autres — mais surtout vers l'ouest et vers le sud, du moment qu'on frappe la route 87, du moment qu'on frappe l'Ontario, on est devenu des citoyens au-dessus de tout soupçon. C'est justement sur la surveillance policière que je veux revenir. Si vous avez eu un thème concernant l'éducation de l'automobiliste, un thème majeur, dans toutes ces commissions parlementaires, pour tout le monde qui a parlé jusqu'à maintenant — je ne suis pas au courant du mémoire des policiers, j'aurais aimé être ici hier pour entendre leur mémoire — ce thème majeur c'est qu'il y a un manque évident de surveillance sur nos routes et une désobéissance civile de la part de policiers refusant de mettre en application, dans toute leur sévérité, les sanctions déjà établies dans le Code de la route, l'ancien Code de la route.

M. Lessard: Je voudrais d'abord vous répondre sur ça. On a eu énormément de discussions depuis le début de cette commission parlementaire, discussions extrêmement intéressantes. D'abord, au niveau de l'éducation, je ne sais pas si vous étiez ici ce matin. Je soulignais quand même qu'on avait, depuis 1976, un programme d'éducation de la jeunesse à partir de la maternelle jusqu'au CEGEP, de façon que le Québec s'est classé premier pour les programmes de sécurité routière auprès des jeunes. Il faut se dire une chose, c'est qu'il faut faire un effort considérable en ce qui regarde les conducteurs de demain, parce que les conducteurs d'aujourd'hui ont de mauvaises habitudes — je reviendrai tout à l'heure sur la façon de les corriger — qui sont dures à corriger. Donc, on s'attaque actuellement aux jeunes et c'est certain que ce n'est pas demain matin qu'on aura des résultats. Quand on commence à la maternelle... Il reste que j'ai déjà joué avec des adultes au jeu SAGIX, qui montre la signalisation, et les adultes n'y arrivaient pas. Ils se trompaient énormément sur la signa-

lisation, alors que des enfants, parce qu'ils jouent à l'école actuellement, connaissent très bien et parfaitement la signalisation routière à cause des jeux que nous avons mis en circulation dans les écoles. Ils ont été proclamés, par plusieurs Etats américains et provinces canadiennes, comme étant les meilleurs jeux. Donc, du côté des jeunes, ce n'est pas parfait, on commence.

Du côté des adultes, — sur ça, je voudrais avoir vos commentaires — c'est vrai qu'on manque de surveillance. Nous avons, hier, entendu un policier de Rock Forest, c'est-à-dire deux policiers, et aussi M. Vignola, de la Communauté urbaine de Montréal. Je vous avoue que j'aurais bien aimé que ces témoignages soient filmés, parce qu'on avait une conception complètement novatrice de la sécurité routière et qui m'apparaît valable. Il ne faut pas non plus être des anges, mais ça m'apparaît valable, c'est-à-dire une prévention, une éducation.

(15 h 45)

Ils allaient jusqu'à indiquer, par exemple, que quelquefois ils arrêtaient des automobilistes qui respectaient la limite de vitesse, mais ils les arrêtaient pour les féliciter d'avoir respecté les limites de vitesse. Donc, ce n'est pas strictement négatif, ce qu'ils font, c'est positif. Les gens restaient bouche bée lorsqu'ils se faisaient arrêter par un policier avec le beau sourire aux lèvres qui les félicitaient d'avoir respecté les limites de vitesse. Des points de démerite, c'est valable. La crainte, comme vous le dites, est le commencement de la sagesse. Des points de mérite aussi, cela peut être valable. Il y a une autre conception.

Il y a un autre fait que j'ai toujours déploré et que je déplore encore, c'est le jeu du chat et de la souris avec les policiers, c'est-à-dire que ma conception de la sécurité routière, ce n'est pas que le policier m'arrête nécessairement, qu'il soit caché dans un coin, qu'il me donne un billet d'infraction. Tout le monde est capable de faire cela. On va surveiller les endroits stratégiques. On en a des policiers au Québec et on en a pas mal. Si on les voyait continuellement circuler sur nos routes, au lieu de les voir cachés, on se surveillerait peut-être plus. Donc, il y a une conception différente. Au lieu de jouer au chat et à la souris, peut-être qu'on devrait faire de la prévention et changer notre conception d'écraser continuellement le conducteur.

Il y a une autre chose aussi, je vais terminer sur cela, quitte à avoir vos commentaires. Vous me parlez de la publicité qui se fait actuellement. On a eu la citrouille, cela n'a pas donné grand-chose.

M. Edmonston: Cela n'a pas donné grand-chose.

M. Lessard: J'ai un peu la même préoccupation, quoique j'ai vu à Détroit, par exemple, des petits films où on démontre la nécessité de la ceinture de sécurité avec des mannequins; à 15, 30 ou 50 milles à l'heure on voit la différence. Je vous avoue que cela m'a frappé énormément. C'est là que j'ai été convaincu que la ceinture de sécurité protégeait du monde. Ce film, je pense

qu'il va falloir le reproduire dans nos cinémas ou ailleurs.

Il y a un problème que nous constatons, que j'ai constaté et que le député de Charlevoix lui-même a constaté. C'est le ministre, en vertu de l'article 3 de la Loi du ministère des Transports, qui est responsable de la préparation des programmes de sécurité, de l'ensemble de la sécurité routière et de la préparation du Code de la route. C'est un autre ministre qui est responsable de l'application, c'est-à-dire le ministre de la Justice, par l'intermédiaire de la Sûreté du Québec. Ce n'est pas une question de ministre comme tel, mais ce que je veux dire, c'est que la sécurité routière, actuellement, est fractionnée à l'intérieur du gouvernement en différents ministères.

M. Edmonston: C'est depuis toujours.

M. Lessard: Vous avez de l'autre côté la Régie de l'assurance automobile. Je l'ai dit à M. De Coster. On a une section de la sécurité routière et on a des études, comme vous avez démontré tout à l'heure, à savoir que ce n'est pas nécessairement la peur avec des films. Quand je vois Alerte — je ne veux pas porter un jugement — cela m'apparaît tellement irréaliste que cela ne me touche pas. Ce n'est pas un programme qui a été lancé par le ministère des Transports. Je faisais une remarque à M. De Coster, parce que M. De Coster me disait que c'était le temps qu'on coordonne. Là, on ne coordonne pas, on a un autre organisme qui "décoordonne" encore. Je disais qu'il fallait en arriver là. C'est pourquoi on a constitué le comité consultatif. J'espère que cela sera quelque chose d'important; pas le comité consultatif, mais le Conseil de la sécurité routière, qui réunit les quatre ministres — pas les plus importants — les plus directement impliqués, à savoir ceux de la Justice, des Transports, de l'Éducation et Mme Payette. A ce comité s'ajouteront des ministres sectoriels comme celui des Affaires sociales, parce qu'il y a des coûts sociaux aussi. Avec cela, on espère, comme le demandait aussi M. De Coster, avoir une politique nationale de sécurité, mais qui ne sera pas seulement la préoccupation du ministre des Transports, mais de l'ensemble du gouvernement. Dans ce sens, je vous pose la question suivante: Etant donné cette division entre l'application du Code de la route et la préparation du Code de la route, est-ce que vous seriez d'accord pour une patrouille routière — je me fous de quel ministre elle relèvera — qui soit sous la responsabilité du ministre qui aura à préparer le Code de la route et l'ensemble des politiques de la sécurité routière?

M. Edmonston: Je suis d'accord que le Code de la route soit appliqué. Que ce soit un ministre ou un autre, je crois que c'est à vous de décider de la meilleure façon. C'est pour cette raison que j'accepte présentement cette idée d'une étude globale sur la question, parce que le problème est trop important pour chercher une solution à court terme, un ministère après l'autre. Je suis d'accord avec vous.

La seule chose, après avoir passé onze ou douze ans sur la même question, après avoir assisté à plusieurs commissions parlementaires, le problème est tellement sérieux qu'on a un certain sentiment de chat qui s'est fait échauder, qui a peur de l'eau froide. Vous avez un autre comité consultatif. On va travailler avec, on va collaborer. Franchement, vous devez être tanné de temps en temps de voir toutes ces lenteurs. Les problèmes sont tellement clairs sur certains aspects, surtout la surveillance. On va l'accepter quoique...

M. Lessard: J'aurais une autre question. Je comprends que vous soyez pessimiste. Il faut démontrer une volonté politique. Il faut tenir compte aussi que cela ne fait pas longtemps qu'il y a des politiques de sécurité routière. Je me rappelle, je pense que c'est en 1973 ou en 1974 quand le député de Charlevoix a lancé la loi 13 sur le port de la ceinture de sécurité. Je pense qu'actuellement les gens attendent. C'est vrai que le malheur des uns fait le bonheur des autres. Je suis certain que l'accident d'Eastman et d'autres accidents ont fait que les gens ont pris conscience qu'il y a un problème.

Une autre question, la dernière, je comprends votre pessimisme, je ne veux pas l'annuler ou le réduire, attendons les résultats. Il reste que ce sont des choses dont les résultats ne peuvent pas se faire sentir du jour au lendemain, surtout quand on parle d'éducation du primaire au secondaire. Que pensez-vous du virage à droite?

M. Edmonston: Je suis un peu schizophrène là-dessus comme des Québécois schizophrènes.

M. Lessard: Justement, je voulais utiliser le même terme que vous.

M. Edmonston: Je vais vous démontrer les faiblesses et les puissances là-dedans. Premièrement, je trouve que c'est logique de pouvoir faire un virage à droite sur un feu rouge. J'ai vu des Québécois bien se comporter en Floride, en Ontario, en Colombie-Britannique. Cela fonctionne, c'est bien. Il y a un contexte. Il y a nombre d'automobiles sur la route. Nous sommes transformés par nos concitoyens. On voit un concitoyen violer la loi sans punition. On a la tendance bien naturelle de faire la même chose. Donc, j'ai vraiment pensé là-dessus, parce que je suis toujours pour cela, je dois l'admettre. Heureusement que vous n'avez pas le procès-verbal de l'APA, en 1970; je dois admettre que j'ai fait erreur, mais pas pour des raisons racistes comme M. Mailloux. L'ancien ministre a dit une fois qu'il ne faut pas imposer la ceinture de sécurité obligatoire, parce que nous sommes des latins et que nous avons un esprit qui ne veut pas respecter la loi. Je ne crois pas que c'est pour cette raison. Nous vivons dans un contexte social où la loi n'est pas appliquée, parce qu'elle n'est pas appliquée par les corps policiers. M. le ministre, je vois beaucoup d'énergie qu'on peut épargner, comme l'essence, le carburant en faisant des virages à droite sur un

feu rouge. Je vois aussi beaucoup de piétons qu'on peut perdre en épargnant cette énergie: Je ne veux pas prendre de chance. Si je suis un peu consolateur, je vous demande de m'excuser, je trouve que le problème est un peu trop mineur pour sacrifier quelques piétons. J'ai été surpris de la position de la Corporation des médecins, de M. Roy. Je ne veux pas lui prêter des motifs qui ne sont pas à lui. Je suis certain qu'il ne cherche pas des clients, des gens écrasés parce qu'il a appuyé cette position d'avoir le virage à droite sur un feu rouge. Je ne veux pas lui prêter des motifs non honorables. Je trouve qu'on court vraiment un risque grave. C'est une hypothèse. On va voir. Si le gouvernement a le courage ou l'ignorance de faire adopter cette mesure quand même, on va voir très vite le résultat. Est-ce que je peux continuer l'exposé?

L'article concernant le détecteur de radar. Je ne sais pas où ça se trouve dans le projet de loi présentement, mais je trouve ça très bon. C'est une chose qu'ils ont faite en Ontario, après avoir vu des compagnies privées qui ont pas mal bénéficié de la vente de détecteurs de radar, mais je trouve que c'est une façon de saboter la loi. C'est pour cette raison, si je comprends bien, que vous avez mis cette disposition dans la loi, parce qu'on a une loi et on permet aux gens de la saboter systématiquement. Est-ce que c'était ça, la raison?

Je voudrais bien vous demander, pour cette raison, donc, si ça s'applique aussi aux animateurs radiophoniques.

M. Lessard: Aux?

M. Edmonston: Aux animateurs radiophoniques, les animateurs à la radio...

M. Lessard: Aux animateurs radiophoniques, ah!...

M. Edmonston: ... qui vont dire: Ah! notre opération radar, tout le monde qui m'écoute... Il y a certains animateurs radiophoniques qui disent — c'est une marque de commerce même de l'émission — entre quatre heures et six heures: Il y a un radar là, un radar là, un radar là. En réalité, je sais que les policiers de Rock Forest, quand ils ont fait leur exposé — j'en ai entendu parler par un de mes confrères — ont dit qu'ils mettent le radar et que ce sont eux-mêmes qui appellent les postes de radio pour dire: Nous avons un radar sur telle ou telle rue...

M. Lessard: Ils ne disent pas l'heure.

M. Edmonston: D'accord? Excusez?

M. Lessard: ils ne disent pas l'heure.

M. Edmonston: D'accord. En tout cas, les gens sont avisés...

M. Vaillancourt (Orford): La radio l'annonce. Ils avertissent le poste de radio que le radar est

installé à tel endroit. Le poste de radio de Sherbrooke l'annonce à peu près à toutes les demi-heures. En plus de ça, il y a une affiche, à peu près 2500 pieds...

M. Edmonston: C'est ça.

M. Vaillancourt (Orford): ... avant l'endroit où est situé le radar.

M. Edmonston: Il semble, parce que c'est le policier même, y avoir un effet bénéfique avec cette politique des corps policiers. Ce qui m'agace un peu, c'est qu'on a des compagnies qui cherchent à en profiter avec le sabotage du radar et il y a aussi des animateurs radiophoniques qui peuvent faire la même chose. Si on veut continuer dans le même sens que l'article, je crois que vous devez l'élargir pour inclure non seulement les détecteurs de radar, mais toute personne qui cherche à saboter l'efficacité... Je ne parle pas des corps policiers, parce qu'ils ont une politique bien en tête. Toute personne qui cherche à saboter... Parce que je trouve que d'après le sens de votre article, c'est seulement logique.

M. Lessard: C'est-à-dire que la loi s'applique pour les détenteurs de radar à l'intérieur des véhicules automobiles.

M. Edmonston: D'accord.

M. Lessard: Je vous avoue que je ne vous suivrais pas. Il ne faudrait quand même pas que le ministère des Transports ou autre organisme commence à contrôler les ondes. Il n'y a rien qui empêche quelqu'un, par exemple, qui a vu un radar, d'avertir son ami qu'il y a un radar là. Vous savez, il ne faudrait pas... Je suis bien prêt à prendre les mesures nécessaires, mais ce n'est peut-être pas là où sont les principales causes d'accidents. Je suis bien prêt à prendre les mesures nécessaires pour essayer d'améliorer la sécurité, mais...

M. Edmonston: D'accord. Mais nous avons...

M. Lessard: ... je ne suis pas prêt à aller... Je vous avoue... Je prends votre suggestion, mais je ne suis pas prêt à aller jusqu'à...

M. Edmonston: D'accord. M. le ministre, nous avons parlé du respect de nos lois provinciales. Simplement pour cette raison de respect, vous serez surpris de savoir comment est sérieux le non-respect de nos lois, et si on parle de ce mouvement insidieux de prêcher la désobéissance civile... En tout cas, je ne veux pas parler trop longtemps là-dessus, mais je trouve que c'est un parfait exemple qu'on peut utiliser.

M. Lessard: Ce n'est pas de la désobéissance civile. Si, par exemple, un poste de radio essayait de convaincre des gens d'aller à 75 milles à l'heure dans une zone de 30 et faisait une grande

campagne de publicité dans ce sens, là, ce serait de la désobéissance en relation avec une loi. Mais, informer quelqu'un qu'il y a un radar à tel endroit, ce n'est pas dire aux gens: Dépassez la limite permise. C'est dire: Ecoutez, surveillez-vous.

M. Edmonston: D'accord.

M. Lessard: Ce n'est pas de la désobéissance civile.

M. Edmonston: Oui, je crois que j'ai mal choisi mes mots. Mais je crois que les gens qui vendent les détecteurs de radar vont utiliser le même argument. Ah! avec notre machine, ça va obliger l'automobiliste à être plus prudent...

M. Lessard: ...

M. Edmonston: Comprenez-vous? Aussitôt qu'il a un signal électronique — je ne parle pas d'une émission radiophonique, mais du signal électronique — il va ralentir. Vous n'avez pas acheté cet argument l'an passé; vous n'achetez pas l'argument d'un animateur radiophonique.

M. Lessard: Non, on n'achètera pas cet argument, leur demander pourquoi ils ont acheté le radar. Ce n'est pas pour aller moins vite. (16 heures)

M. Edmonston: M. le ministre, à l'article 34 on parle de plaques d'immatriculation. Il y a une chose qui se passe et peut-être que vous n'êtes pas au courant, mais peut-être que vous êtes au courant aussi; c'est au sujet de la plaque X. Dans votre comté, il y a plusieurs garages qui utilisent la plaque X. Vous savez qu'il y a des abus à ce sujet; vous le savez.

M. Lessard: On l'a maintenant corrigé. M. Laflamme n'est pas ici. Avec la nouvelle immatriculation qu'on a faite, cela est maintenant corrigé. La lettre X doit être utilisée spécifiquement pour un démonstrateur.

M. Edmonston: M. le ministre, ne vous fiez pas trop aux gens qui vous disent que c'est corrigé. Vous allez en vacances de temps en temps, mais au Sud, il y a Fort Lauderdale et Miami qui sont deux endroits très populaires pour les Québécois. Ma famille vient de Fort Lauderdale et c'est pour cette raison que je peux me payer des vacances qui ne coûtent pas tellement cher. Je suis surpris de voir le nombre de démonstrateurs qui se trouvent à Fort Lauderdale et à Miami pour quelques mois. Cela me choque pour deux raisons et vous comprenez probablement les deux raisons. Premièrement, concernant la politique fiscale québécoise, c'est de l'argent qui devrait être dans la poche — pas celle de M. Parizeau — des gouvernements. Ces gens-là qui font une utilisation personnelle... On n'envoie pas un démonstrateur pour quelques semaines ou quelques mois à Fort Lauderdale ou à Miami. D'accord? On n'envoie pas ces gens. Deuxièmement, j'ai vu seulement quatre

voitures, mais sur ces quatre voitures que j'ai vues, le nombre de milles variait. On ne recule plus le compteur aujourd'hui. On ne le recule pas, on le débranche. Malgré la prétention des compagnies d'automobiles, on peut le débrancher facilement. D'accord? On a vu des kilométrages de 1000 kilomètres, de 1500 kilomètres et de 500 kilomètres. M. le ministre, cela fait beaucoup plus de 500 kilomètres pour aller à Fort Lauderdale ou à Miami.

Comment allez-vous appliquer le sens de l'article 34 concernant les plaques X? N'y a-t-il pas une possibilité d'imposer une sanction très sévère, pas seulement une sanction, mais aussi une surveillance? Je ne suis au courant d'aucune sanction qui ait été, dans le passé, imposée à un garagiste pour avoir envoyé son démonstrateur avec sa femme, son gérant de service ou son gérant des ventes à Fort Lauderdale, avec une voiture équipée d'une plaque X plutôt que d'une plaque normale.

M. Lessard: Je ne comprends pas lorsque vous parlez de la plaque X. La plaque X coûte actuellement le double de la plaque ordinaire.

M. Edmonston: Excusez-moi, je ne vous entends pas.

M. Lessard: La plaque X coûte actuellement le double de la plaque ordinaire; elle coûte deux fois plus que la plaque ordinaire.

M. Edmonston: Oui, mais elle est utilisée sur plusieurs véhicules.

M. Lessard: D'accord.

M. Edmonston: Si elle est utilisée sur quatre véhicules, il y a une épargne de 50%.

M. Lessard: Je comprends, mais s'il en prend une pour aller en Floride...

M. Gratton: Elle n'est pas utilisée sur quatre voitures à Fort Lauderdale.

M. Lessard: ... il est bloqué pour ses autres démonstrateurs à son garage.

M. Edmonston: Si on ne lui permet pas d'envoyer ses démonstrateurs, c'est une façon de protéger les consommateurs surtout. Le but des plaques X, c'est seulement pour permettre l'utilisation aux démonstrateurs. Aussitôt qu'ils ont traversé les frontières, ils ne sont plus des démonstrateurs, je crois.

M. Lessard: On m'informe qu'on est en train de considérer tout cela avec le ministère du Revenu...

M. Gratton: Cela ne change rien.

M. Lessard: ... et voir les abus que cela entraîne.

M. Edmonston: D'accord. M. Laflamme, concernant la plaque X, vous savez qu'il y a des vendeurs de voitures professionnels qui vendent des voitures comme vendeurs particuliers. Avez-vous déjà entendu parler de cela? Ils mettent les automobiles en vente comme un vendeur particulier le fait. Ils ont les plaques X sur ces voitures, mais ils les enlèvent parce qu'ils ne veulent pas que le consommateur découvre que c'est une voiture d'un concessionnaire. Ces vendeurs ont toute la paperasse. Par le passé, ils ont eu toute la paperasse, tous les papiers d'immatriculation parce qu'ils travaillaient comme agent vendeur chez eux. La révision du Code de la route a-t-elle pu apporter une correction à cet abus? Des agents ou les amis des concessionnaires qui prennent des voitures en consignment et qui les vendent comme particuliers, mais en réalité eux-mêmes sont des filiales de concessionnaires, mais qui exploitent leur propre maison.

Le Président (M. Bordeleau): M. Edmonston, une petite remarque en attendant la réponse du ministre. Je dois vous faire remarquer que le temps avance rapidement, et, pour respecter les autres personnes qui ont des mémoires à présenter cet après-midi, je vais simplement vous demander de résumer le plus possible vos arguments.

M. Edmonston: D'accord.

M. Lessard: On a quand même, actuellement, pris des mesures pour reconnaître les marchands, les recycleurs d'automobiles, comme on a pris des mesures pour limiter la vitesse à 55 km/h sur les routes régionales, comme on a pris des mesures pour limiter la vitesse à 100 km/h sur les autoroutes. Que voulez-vous, il y a des mesures actuellement, et, pour ceux qui passeront à côté du Code de la route, des pénalités sont prévues. Mais ne nous demandez pas de rendre le monde parfait, de sortir les gens de prison en pensant qu'ils vont devenir des anges. Que voulez-vous qu'on fasse? On a adopté une loi pour la protection du consommateur, on pourrait être encore plus sévère, mais on vit en relation avec d'autres provinces qui sont à côté de nous, au point de vue commercial. Il faut en tenir compte. Il y a toujours un avocat de la défense, c'est normal. Je sais bien que vous travaillez continuellement là-dedans et que vous voudriez voir la perfection sur les routes, mais il y a des lois qui sont là et on ne peut pas mettre 6 millions de policiers pour surveiller les 6 millions de Québécois, on ne les a pas. Que voulez-vous que j'y fasse?

M. Edmonston: Je vous comprends, mais je ne vise pas la perfection, c'est pour cela que je vous félicite pour la loi...

M. Lessard: Oui, mais c'est dans la loi.

M. Edmonston: La loi n'est pas parfaite, mais, quand même, c'est un premier pas. Je ne cherche pas la perfection.

M. Lessard: Je vous dis qu'on a le permis du recycleur, le permis du marchand. Il y aura toujours des gens qui s'organiseront comme intermédiaires, qui essaieront de passer à côté de la loi.

M. Edmonston: D'accord. Très brièvement, parce que le président... Pour les examens obligatoires, nous sommes d'accord avec cela, nous voulons seulement être assurés qu'il y aura un droit d'appel pour les examens obligatoires. Il y a aussi le corps policier qui peut recommander qu'un individu passe un examen médical s'il a un accident. Même le constable. S'il a détecté certaines défaillances physiques chez l'individu qui a causé un accident ou qui a été surpris au volant, contrevenant à la loi, je crois que le constable est bien placé pour demander qu'il subisse un examen médical.

Ce matin, je crois que M. le député de Gatineau a parlé du fait de rendre obligatoire l'examen médical. Est-ce qu'il ne serait pas possible d'obliger les gens qui sont propriétaires de taverne de limiter la quantité de boisson, de dire à un individu: Tu ne peux pas boire et d'indiquer à la police que l'individu a trop bu? Aux États-Unis, la Cour suprême a clairement dit que si un propriétaire de taverne continue à donner de la boisson à un individu qui est évidemment ivre, le propriétaire de taverne peut être rendu responsable des dégâts que l'individu cause par la suite. Cela vous indique un peu les responsabilités que la loi impute à un individu qui nuit à la collectivité. Pour les dommages qu'un individu peut causer à la collectivité, le propriétaire de taverne...

M. Gratton: Vous ne voudriez pas...

M. Edmonston: ... peut être tenu responsable pour ces dommages.

M. Gratton: J'en conviens. Vous n'êtes pas en train de plaider pour qu'on inscrive dans le Code de la route cette obligation pour le tavernier de faire le rapport dont on parle?

M. Edmonston: Je crois que c'est une obligation pour le médecin, aussi, s'il trouve que l'individu a une maladie qui peut affecter son comportement au volant. C'est seulement mon opinion parce que je n'ai pas sondé l'opinion des 6000 automobilistes membres de l'APA, mais je trouve que le médecin a cette responsabilité.

M. Lessard: Ils vont changer de taverne.

M. Edmonston: De taverne?

M. Lessard: Le propriétaire qui fait cela va perdre vite sa clientèle. Je comprends votre problème.

M. Edmonston: Ce n'est pas un problème pour moi, c'est plutôt pour vous.

L'article 139, c'est très bon, félicitations! La magistrature vous a demandé de laisser le juge

décider ces choses, et je voulais vous féliciter là-dessus.

L'article 207, la ceinture de sécurité. Avez-vous pris un taxi récemment? Avez-vous essayé de boucler la ceinture de sécurité à l'arrière d'un taxi? Je pense que vous n'êtes pas obligé, mais c'est très bon de le faire parce que la loi, pour les voitures de promenade, préconise que les individus à l'avant devraient boucler leur ceinture pour mieux permettre aux gens qui ne sont pas attachés, à l'arrière, de frapper comme des fous dans le pare-brise, dans la trajectoire.

D'abord, je trouve que la loi est vraiment boiteuse parce qu'on doit être attaché à l'avant et les gens, à l'arrière, peuvent voler à leur gré.

Pour les taxis, à l'article 207, on dit que nous devons respecter la loi fédérale sur la sécurité automobile. C'est une loi qui date de 1971 et cette loi, justement, dit qu'on ne devrait pas enlever la ceinture de sécurité; cela veut dire en avant et en arrière. Si l'article 207 est adopté demain, j'attends du ministère des Transports qu'il fasse une razzia — on peut dire razzia? — dans les aéroports de Québec, à l'aéroport de Dorval, à Montréal, où la plupart des voitures n'ont pas de ceintures en arrière. Elles ne fonctionnent pas, elles sont coupées, elles sont sous le siège avec toutes sortes de choses dégueulasses, on n'a pas envie d'aller la chercher. Si c'est adopté, attention! Je suis d'accord avec cela parce que cela comprendrait toutes les ceintures de sécurité, pas seulement en avant, toutes. Je trouve que c'est excellent, cet article, c'est une très bonne disposition.

Il ne faudrait pas, après avoir adopté cette loi, dire: C'est l'APA, Edmonston et les autres qui nous harcèlent parce qu'il y a des taxis qui ont débranché ce système de ceinture. C'est cela qu'il faudrait comprendre. Les règlements que nous avions n'obligeaient pas les taxis. Vous allez vous-même pouvoir dénoncer les abus dans ce sens. Je suis très content de cela.

M. Lessard: On va faire la vérification.

M. Edmonston: L'article 336, c'est la plus belle chose que j'aie jamais vue. Le piéton qui veut traverser la rue, à Montréal et à Québec, fait signe aux voitures pour s'assurer que les voitures vont arrêter. Levant le bras, il peut le faire sans risque. Venez à Montréal!

M. Lessard: Un instant, il faut quand même...

M. Edmonston: Faites-vous cela? Je l'ai fait déjà.

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

M. Lessard: Quand il y a une traverse de piétons clairement identifiée, je comprends, on ne fera pas le monde aujourd'hui. Hier, par exemple, je circulais sur la rue Saint-Jean et les automobilistes étaient sur une lumière verte, donc les piétons étaient sur la lumière rouge et c'étaient les automobilistes qui s'arrêtaient pour laisser passer les piétons.

M. Edmonston: D'accord.

M. Lessard: Il va y avoir de l'éducation à faire des deux côtés. La façon, ce serait peut-être l'obligation pour le piéton de s'identifier et d'avoir des pénalités, aussi. C'est bien beau de mettre la faute sur l'automobiliste, mais il y a aussi le piéton, on est tous pareils de ce côté-là. La question de l'identification, c'est tout le problème de la carte d'identité obligatoire qui revient sur la carte.

M. Edmonston: En attendant l'éducation, c'est la chasse aux piétons.
(16 h 15)

M. Lessard: Non, ce n'est pas la chasse aux piétons. Il ne faut pas non plus qu'ils aillent se lancer devant l'automobiliste qui est à trois pieds de la traverse de piétons. Il faut quand même qu'ils prennent conscience qu'une automobile, ça ne s'arrête pas sur une distance de deux pieds; je présume que les piétons sont aussi responsables.

M. Edmonston: Vous êtes bien placé pour le présumer.

M. Lessard: C'est ce que je trouve curieux...

Le Président (M. Bordeleau): M. Edmonston, je voudrais vous demander d'accélérer un peu.

M. Edmonston: D'accord, j'aurais eu autre chose à dire, mais je crois qu'on devra probablement terminer maintenant.

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

M. Gratton: M. le Président, j'aurais eu un très grand nombre de questions sur des sujets spécifiques contenus dans le mémoire de l'association, mais, compte tenu de l'heure, je m'en abstiendrai. Je me limiterai à faire un seul bref commentaire.

Dans votre conclusion, vous affirmez: "Il faudra attendre à la prochaine révision du Code de la route, en l'an 2040." Je n'ai pas l'habitude de me faire le défenseur du gouvernement, ce n'est d'ailleurs pas mon rôle, à titre de membre de l'Opposition officielle. Je devine que l'association a voulu, par là, attirer l'attention sur certaines des choses qu'on ne retrouve pas à l'avant-projet du Code de la route. D'ailleurs, je reconnais à M. Edmonston et à son association ce don, ce flair de la publicité qui lui fait employer des expressions qui font image et qui, souvent, font la une de nos journaux. Je vous en félicite.

M. Edmonston: Je vous félicite aussi, parce qu'on le fait tous les deux.

M. Gratton: Ce n'est pas nécessaire! Je dirais, par contre, comme le ministre le disait tantôt, que c'est quand même impossible, pour quelque loi que ce soit, de tout régler, surtout dans un texte législatif. Ce n'est pas tout non plus de dire: C'est le tempérament latin des Québécois — je ne vous

en fais pas reproche, vous allez voir que je vous donne raison à la fin — qui fait qu'on a le taux d'accidents qu'on a. Au contraire, il s'agit de deux choses particulières. Cela rejoint ce que vous dites; cela rejoint également ce que disait M. de Coster, de la Régie de l'assurance automobile. D'une part, il faut appliquer les lois qu'on a, bien qu'incomplètes, bien que n'allant pas assez loin, selon votre avis, mais celles qu'on a, les appliquer rigoureusement. Cela implique le rôle de la police et le rôle de tout l'appareil judiciaire. Il faut également éduquer nos automobilistes, nos piétons, bref, nos citoyens.

Là où je rejoins vos appréhensions, c'est que les deux aspects relèvent d'une volonté politique qui peut être existante ou pas existante. Je pense que la volonté politique est sûrement là. Partiellement, en tout cas, elle était là au moment où on a adopté la loi 13, pour obliger les gens à porter la ceinture de sécurité. Cela a donné quoi? Cela a donné que 60% des gens ne la portent pas au Québec, parce que, d'une part, on n'a pas appliqué la loi convenablement et, d'autre part, malgré tout l'argent qu'on a dépensé pour la publicité, l'éducation ne s'est pas faite. C'est évident, les gens ne la portent pas.

La volonté politique existait donc, mais on n'a pas de résultat valable. Je dis donc que, quant à moi, même si je suis là pour faire remarquer les failles de cet avant-projet et de la loi éventuelle — c'est mon rôle en tant que député d'Opposition — on devra commencer par nous satisfaire du fait que ce que nous avons déjà et ce que nous sommes en train d'étudier sera applicable de façon rigoureuse, que les gens auront la volonté de l'appliquer, et, ce qui est encore plus important, que nos citoyens en connaîtront le contenu et l'accepteront comme étant raisonnable.

De ce point de vue, M. Edmonston, je vous demande de me dire brièvement si vous n'êtes pas d'accord sur le fait que les efforts que nous faisons ensemble aujourd'hui et que nous continuerons de faire au cours des prochains mois ont bien le mérite d'avoir des objectifs par lesquels nous nous entendons tous et méritent bien, dans le cas du ministre des Transports, même s'il ne règle pas tout, de ne pas recevoir une condamnation du genre de celle que vous faites dans votre conclusion.

M. Edmonston: D'accord, laissez-moi peut-être amoindrir un peu la condamnation. Je n'avais pas pensé que les condamnations étaient aussi fortes que ça. C'est simplement une série de critiques sur certains articles bien spécifiques. Quand j'ai entendu parler de la loi et que je l'ai lue la première fois, j'étais très content, parce que je partage beaucoup vos commentaires. Je trouve que la loi fait vraiment un pas en avant, un pas qui était vraiment nécessaire depuis le projet de loi no 6 qui avait été proposé par le gouvernement précédent.

Mais, vous savez, le groupe de protection des consommateurs, sans être méchant, les choses qui sont bonnes, nous devons le dire très vite,

d'accord, comme j'ai félicité... Mais nous devons nous concentrer, comme vous, les membres de l'Opposition, sur les failles des lois. Mais nous, nous n'avons pas le même avantage que vous, les membres de l'Opposition, dans le sens qu'un jour, vous pouvez être élus. Nous, nous ne serons jamais élus.

M. Lessard: Cela dépend.

M. Gratton: Vous ne serez jamais battus, non plus, par exemple. Cela aussi, c'est un avantage pour vous. Vous ne serez jamais battus, n'ayant jamais été élus. C'est important, ça aussi.

M. Edmonston: C'est vrai, mais quand vous représentez une certaine "constituency", un certain groupe de gens intéressés, par exemple, les automobilistes, aujourd'hui, j'essaie de parler beaucoup du transport en commun, de sortir d'un groupe composé de gens simplement intéressés à promouvoir leur automobile, vous comprenez? Il faut sortir un peu de ces intérêts bien étroits. C'est pour cette raison que nous avons peut-être critiqué la loi un peu trop, à votre avis, mais je trouve que, de temps en temps, vous pouvez avoir des critiques de gens qui ne sont pas nécessairement vos adversaires, mais qui veulent aussi contribuer à l'élaboration d'un projet de loi qui va satisfaire tout le monde. Ce n'est pas une critique méchante qu'on fait, mais plutôt une critique qui va vous servir, je crois, quand vous étudiez le projet de loi article par article. S'il y a une critique à faire à notre endroit aujourd'hui, c'est peut-être que nous sommes trop allés dans les détails, surtout quand je vous ai parlé du projet de loi article par article.

Mais, pour revenir à votre question, je suis d'accord. Je félicite le gouvernement d'avoir eu le courage de présenter un projet de révision du Code de la route.

M. Gratton: M. le Président, maintenant que j'ai obtenu cette concession de M. Edmonston, j'aimerais, à l'intention du ministre, lui dire que, quant à moi, il n'est pas question de voter cet avant-projet de loi dans sa forme actuelle. Quant à nous, de l'Opposition officielle, nous y verrons, avec le concours de personnes comme l'Association de protection des automobilistes.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Edmonston...

M. Edmonston: Merci beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): ... ainsi que les personnes qui vous accompagnaient.

Le prochain mémoire est celui de M. Réjean Lévesque, qui est inscrit comme étant pour dépôt seulement. Il s'ensuit que M. Lévesque n'ait pas été rejoint pour venir présenter lui-même son mémoire. On peut quand même le féliciter de son travail et de son apport à la commission. Bien sûr, nous allons demander au secrétariat des commissions d'ajouter le mémoire en annexe au journal des Débats. (voir annexe B)

Le prochain est donc: L'Opération Chemin du Roy. C'est le mémoire no 7.

Si vous voulez vous présenter et présenter le groupe.

Opération Chemin du Roy

M. Laurion (André): M. le Président, M. le ministre, messieurs les députés, j'aimerais vous présenter Mme Louise Ponton, M. Daniel Vachon et M. Robert Bergeron, qui sont tous des membres de l'Opération Chemin du Roy. Nous représentons à peu près 450 personnes de l'avenue Royale qui nous ont appuyés dans notre travail pour tenter de diminuer et ralentir la circulation sur l'avenue Royale à Beauport.

Le Président (M. Bordeleau): J'imagine que vous êtes M. Laurion?

M. Laurion: André Laurion, oui, c'est ça.

Les résidents de l'avenue Royale à Beauport ont mis sur pied l'Opération Chemin du Roy, afin de diminuer et ralentir la circulation devant leur demeure. Après un an d'efforts, nous devons constater notre échec. Nous n'avons pu modifier notre environnement.

Je calculais tout à l'heure que depuis les six heures que nous sommes ici, il y a eu environ 325 véhicules qui ont dû passer au-dessus de 65 kilomètres-heure sur l'avenue Royale, d'après les études statistiques que nous avons faites à l'aide d'un radar. Cependant, nous sommes conscients que notre situation tout à fait particulière n'est pas exceptionnelle. C'est pourquoi nous souhaitons que nos observations au sujet de la réforme du Code de la route servent à tous ceux qui habitent le long d'un chemin où la circulation est incontrôlée.

Sur l'avenue Royale à Beauport, il y a plus d'un accident par jour. Le tiers des accidents de Beauport a lieu sur l'avenue Royale. A tous les onze jours, il y a un blessé. Par ailleurs, une étude que nous avons faite l'automne dernier révèle que 83% des résidents sont embêtés par la circulation et que 85% d'entre eux croient que les responsables de la circulation font leur travail d'une façon peu ou pas satisfaisante. Parmi les opinions recueillies au sujet des solutions possibles, il y avait 89% des répondants qui étaient d'accord pour diminuer la vitesse maximale permise et 80% étaient en faveur de l'installation d'arrêts.

Bien que nous ayons déposé les résultats de notre enquête au conseil municipal de Beauport en février dernier, rien d'appréciable n'a encore été fait. La situation n'a pas changé. Les autorités locales se sont satisfaites de nous promettre une surveillance policière accrue et ont demandé qu'une étude d'un bureau d'ingénieurs soit accélérée. Depuis, cette étude nous est parvenue. Insatisfaits, nous avons récemment loué à nos frais un radar. Les quelque 5000 lectures que nous avons accumulées confirment que la vitesse sur l'avenue Royale à Beauport est encore nettement au-dessus de la vitesse limite; même plus, la vitesse est la même dans les zones de 30 kilo-

mètres-heure que dans les zones de 50 kilomètres-heure. Entre 50% et 100% des véhicules routiers qui circulent sur l'avenue Royale dépassent la vitesse maximale affichée et ce, en dépit de la surveillance policière accrue. A toutes les heures, sur l'avenue Royale, il y a environ cinq véhicules qui passent au-dessus de 75 kilomètres-heure. A toutes les heures, il y a environ 57 véhicules qui passent au-dessus de 65 kilomètres-heure.

Compte tenu de cette situation et de l'expérience que nous avons acquise, nous croyons qu'il est de notre devoir de vous faire connaître nos observations au sujet du Code de la route.

Un des principaux points saillants de l'avant-projet de loi sur le Code de la route concerne la reformulation des pouvoirs conférés aux municipalités. C'est ce qui était écrit dans le communiqué de presse du ministre des Transports. Or, notre expérience à Beauport nous porte à craindre que le simple fait de conférer des responsabilités claires aux autorités locales ne signifie pas pour autant que celles-ci les assumeront. Nos suggestions vont donc devoir tenir compte, pour être efficaces, du peu d'intérêt porté par la majorité des autorités locales à l'observation du Code de la route et des difficultés auxquelles font face les citoyens qui souhaitent influencer leur milieu.

Si le nouveau Code de la route vise à adapter à la réalité d'aujourd'hui un Code de la route datant du début du siècle, on doit tenir compte de l'urbanisation des populations et de l'importance des conflits potentiels entre les habitations et les voies de circulation. Le nouveau code nous est apparu favoriser l'efficacité, la fluidité de la circulation beaucoup plus que la sécurité. On a semblé défavoriser les citoyens résidents au profit des citoyens conducteurs. Nous sommes d'avis que le futur Code de la route pourra être considéré comme un réel progrès s'il contribue à augmenter la qualité de vie de tous les citoyens, et non pas seulement à faciliter la rapidité de la circulation. L'on se doit de subordonner la circulation à la fonction résidentielle, du moins à l'intérieur des limites des municipalités urbaines.

Nous en venons donc à l'étude des 450 articles du nouveau code. Il y en a seulement 149 qui touchent directement la circulation; c'est le chapitre IX qui a particulièrement retenu notre attention. Notre expérience à Beauport nous porte à croire que l'article 230, qui investit les autorités locales des responsabilités de diriger la circulation et d'installer la signalisation appropriée, se doit nécessairement d'être compensé par un système de contrôle adéquat.

(16 h 30)

Une simple vérification des panneaux de signalisation sur l'avenue Royale, par exemple, démontre que, sur seulement 15% de la longueur de cette avenue, les vitesses sont les mêmes des deux côtés de la rue. On voit comment l'installation de simples panneaux de signalisation peut créer des difficultés aux autorités locales. On l'a d'ailleurs fait remarquer aux autorités municipales, il y a plus d'un mois, et, encore aujourd'hui, rien n'a été fait. Nous suggérons que le ministre

des Transports ou les autorités locales puissent, à l'article 233, réserver un chemin public non seulement à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules, mais aussi à l'usage exclusif des piétons. Ceux-ci nous semblent avoir été oubliés, négligés.

Nous suggérons que toute personne qui circule sur une moto, un vélomoteur ou dans une caisse adjacente soit tenue de porter un casque protecteur attaché, car nous sommes conscients que plusieurs motocyclistes perdent leur casque lors d'accidents parce qu'ils ne l'ont pas attaché. Cette observation nous est venue à la suite d'accidents sur l'avenue Royale, où il nous en arrive à toutes les deux semaines, comme on vous le disait, où des motocyclistes se sont fait blesser gravement parce qu'ils n'avaient pas attaché leur casque.

On devrait faciliter les démarches des citoyens qui souhaitent que des traverses de piétons soient aménagées. De plus, l'obligation des piétons de lever le bras, comme disait M. Edmonston tout à l'heure, avant de s'engager sur une traverse est nettement superfétatoire. Un piéton écrasé ne peut argumenter qu'il avait levé son bras. L'existence même d'une traverse confère aux piétons le droit de traverser. Il n'a pas à en demander la permission. Voici un exemple de la suprématie du véhicule qui pourrait être atténuée.

S'il est des normes de masse et de dimension pour protéger les chaussées, le nouveau code ne prévoit aucun recours aux résidents le long des voies de circulation dont les résidences sont détériorées par le bruit, les vibrations et la pollution des véhicules routiers. Nous croyons que la vitesse maximum dans les zones scolaires devait être établie à 30 km/h en tout temps, et non seulement comme il est écrit dans le code présentement, le code à l'étude, lors de l'entrée ou la sortie des élèves. Les enfants circulent autour de leur école en tout temps et en toute saison. L'établissement d'une vitesse aussi basse nous semble nécessaire pour la sécurité des enfants et facilitera aussi le travail de ces quelques autorités locales qui se soucieraient de donner des contraventions.

Par ailleurs, toutes les intersections à proximité des écoles devraient obligatoirement comporter des traverses de piétons et préférablement avec des buttes convexes. On les aurait nommées des policiers dormants, mais cela portait à confusion.

Nous avons été agréablement surpris d'apprendre que les véhicules d'urgence ne pouvaient circuler en dehors des normes habituelles, à moins que les véhicules fassent fonctionner leurs signaux lumineux ou audibles. Notre récente enquête nous a démontré que plus de 57% des véhicules de police à Beauport ne se conformaient pas à cette règle. Par ailleurs, nous notons qu'aucune peine n'a été prévue pour une infraction aux articles 368 et 370 qui demandent aux corps policiers de suivre ces indications. Nous demandons qu'une amende exemplaire de \$200 à \$500 soit infligée à quiconque contrevient à ces deux articles, policiers inclus. Bien sûr, on pourra argumenter qu'on ne trouvera jamais un policier pour

donner une contravention à un autre, mais qui sait? Un groupe de citoyens qui accumulerait une masse de données pourrait peut-être réussir. Nos observations générales et nos commentaires particuliers sur la circulation, appuyés par l'expérience que nous avons acquise à Beauport nous amènent à suggérer la mise en place d'un mécanisme formel pour faciliter aux citoyens l'expression de leurs revendications, ainsi qu'un système visuel pour avertir les autorités locales et nationales, autant que la population des endroits potentiellement dangereux.

Calqué sur le comité consultatif médical, un comité consultatif sur la circulation aurait pour fonction de reformuler des recommandations au directeur général du Bureau des véhicules automobiles à la suite de l'étude de dossiers qui lui seraient transmis concernant les conflits entre les citoyens et les voies de circulation. Le Bureau des véhicules automobiles est chargé, selon le nouveau code, de la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route. Or, c'est précisément le comportement des usagers de la route qu'il conviendrait de modifier pour réduire les accidents. Ce comité pourrait appuyer le directeur général dans ses responsabilités et lui fournirait son avis sur l'exercice des responsabilités confiées aux municipalités.

En ce moment, lorsqu'un citoyen — ou plus souvent un groupe de citoyens — est lésé par les usagers des voies de circulation et que les autorités locales piétinent, il ne peut que déménager ou tenter de prendre le pouvoir local. Devant de telles difficultés à surmonter pour vaincre le dieu de la vitesse, les citoyens se résignent souvent. Il ne faut pas être surpris qu'il n'y en ait pas plusieurs qui se plaignent; c'est trop compliqué. La Régie de l'assurance automobile constatera pour longtemps encore que les Québécois font beaucoup trop d'accidents si le ministre des Transports ne se décide pas à prendre les mesures nécessaires pour faire du Code de la route une véritable "pièce législative majeure jouant un rôle de premier plan dans le domaine de la sécurité routière, comme vous le souhaitez.

Ce comité consultatif sur la circulation pourrait être responsable, avec la Régie de l'assurance automobile, de mettre sur pied un système de points de démerite routier qui, lui, fonctionnera.

De la même façon que les personnes condamnées pour une infraction au Code de la route se voient attribuer un certain nombre de points de démerite, les voies de circulation devraient se voir attribuer également des points de démerite aux endroits où les accidents ont lieu. Ce serait véritablement une mesure incitatrice et permanente. Dès que le nombre de points inscrits aurait atteint un certain niveau, le ministre des Transports exigerait que l'autorité locale concernée installe un panneau noir à l'endroit dangereux.

Nous sommes d'avis que les autorités locales et nationales, dont le territoire sous leur responsabilité deviendrait truffé de panneaux noirs, prendraient rapidement conscience des carences et seraient ainsi incitées à prendre les mesures néces-

saies pour modifier la situation. Une saine compétition pourrait même surgir entre les municipalités qui ne voudraient pas voir de tels panneaux sur leur territoire.

De plus, ces panneaux, indiqueraient clairement aux usagers des voies de circulation qu'ils approchent d'un endroit potentiellement dangereux. Les panneaux devraient être maintenus en place pendant deux ans. Pour avoir un impact véritable, nous croyons qu'une mesure doit être significative, voire spectaculaire: voici une telle mesure qui, en outre, n'a pas d'implications budgétaires appréciables, si on les compare aux bénéfices qu'elle est susceptible d'apporter.

Tel quel, le nouveau Code de la route, selon nous, est beaucoup plus une réforme administrative, certes opportune, mais sans impact majeur prévisible sur la sécurité des piétons, des résidents et des usagers des voies de circulation. Si la réforme proposée a véritablement comme objectif une plus grande sécurité routière et si "la personne avant toute chose" n'est pas un vide slogan publicitaire, nous croyons que nos suggestions contribueront réellement à améliorer la circulation sur toutes les routes du Québec.

Les citoyens devront évidemment encore se prévaloir de la Loi de la protection de l'environnement pour se protéger contre le bruit et la pollution attribuables aux véhicules routiers. Mais nous croyons qu'il est important de mettre en place des mesures pour faciliter l'expression des revendications des citoyens relatives au comportement des autorités locales et des usagers des voies de circulation.

Depuis 1966, et peut-être avant, il y a eu des études qui suggéraient aux autorités locales de Beauport de prendre des mesures pour améliorer la circulation sur l'avenue Royale. En treize ans, rien ne s'est fait, les études sont restées lettre morte, les accidents continuent, beaucoup de citoyens ont choisi de déménager. Est-il vraiment nécessaire de céder devant la violence des chauffards, ou pouvons-nous compter sur l'appui d'un gouvernement suffisamment conscient de la qualité de la vie des citoyens pour mettre en place des mesures significatives capables de faire virer la circulation vers la sécurité?

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

M. Lessard: M. le Président, je remercie le groupe de l'Opération Chemin du Roy de ses suggestions. Il y en a une qui me frappe en particulier. Je pense que cela rejoint un peu celle de M. Edmonston tout à l'heure. C'est celle concernant les traverses pour piétons. Je pense que vous avez raison, pour autant qu'on ait une indication claire de traverse de piétons. Quand vous allez dans les pays européens, c'est évident que le piéton a toujours priorité à une traverse de piétons. On envisagera de modifier, pour autant qu'on ait un panneau indiquant "traverse pour piétons". On devrait en arriver — au lieu de lever la main — à reconnaître véritablement que là où il y a une tra-

verse pour piétons, il y a priorité. Cela se fait partout ailleurs. Le fardeau de la preuve, à ce moment-là, revient à l'automobiliste.

Cela me frappe un peu quand vous dites que vous avez loué un radar à vos frais.

M. Laurion: Oui, on en a loué un à nos frais et, par la suite, on a eu la chance d'en avoir un encore meilleur qui nous a été prêté par le ministre des Transports. On vous en remercie, M. Lessard.

M. Lessard: J'avais bien indiqué qu'il ne s'agissait pas de faire un précédent non plus parce que les radars du ministère ne peuvent pas se promener d'un groupe à l'autre. Écoutez! Il y a quand même une chose. Dans un programme de sécurité routière, c'est toujours l'intérêt collectif et l'intérêt individuel. Il y a toujours aussi le problème de l'autonomie municipale qui est là. On peut très bien ne pas aimer, en tout cas... Vous dites que, malgré toutes les pressions que vous avez pu faire auprès de vos autorités locales, rien n'a changé, mais que voulez-vous? C'est un peu la même chose vis-à-vis d'un gouvernement. Quand on n'est pas satisfait d'un gouvernement, on le change. Vous avez des autorités locales. Elles ont des responsabilités précises en ce qui concerne la signalisation. Vous dites, par exemple, qu'on n'indique nulle part qu'on peut réserver une route pour les piétons; on ne peut pas réserver une route pour les piétons. Une route, c'est réservé aux véhicules routiers. On peut réserver des trottoirs pour les piétons, c'est exclusif. Cependant, à l'article 415, paragraphe e, il est dit qu'une autorité locale peut, par règlement — c'est ce que la ville de Québec a fait pour la rue Saint-Jean — prohiber, avec ou sans exception, la circulation, dans certaines rues qu'elle indique, de tout véhicule routier, pourvu que ce règlement laisse à l'usage de ces véhicules routiers des rues qui leur permettent de traverser la municipalité à quelque part, et pourvu que... Comme ministre des Transports, je ne peux pas faire des routes et, après, dire que ce sont des routes pour piétons. Il appartient aux autorités municipales de le faire. Les autorités municipales ont des responsabilités. Si on prend toujours leur place, à ce moment-là, les paliers de gouvernement vont être... On met des minimums, mais chaque palier de gouvernement a ses responsabilités.

Je ne comprends pas, concernant les 15% que j'ai vus quelque part... Vous dites: Une vérification des panneaux de signalisation sur l'avenue Royale, par exemple, démontre que, sur seulement 15% de sa longueur, les vitesses sont les mêmes des deux côtés de la rue. Voulez-vous dire que, d'un côté de la rue, c'est une telle vitesse et que, de l'autre côté, c'est une autre vitesse?

M. Laurion: En plein cela. Cela nous étonne parce que le maire actuel — si je ne me trompe pas — était adjoint parlementaire du ministre des Transports.

M. Lessard: Je ne le connais pas.

(16 h 45)

M. Laurion: Cela devrait lui faciliter la tâche pour s'occuper de panneaux indicateurs. Il n'a même pas été capable de faire cela correctement. On a constaté que, sur une très très faible proportion de la rue, les panneaux indicateurs sont les mêmes d'un côté comme de l'autre. Cela démontre, en somme, que lorsque vous déléguez des responsabilités à un autre palier gouvernemental, d'une certaine façon, je veux bien croire que ça existe, le pouvoir municipal et l'autonomie municipale, mais vous vous lavez un peu les mains comme Ponce Pilate et vous laissez ça aller à des gens qui ne s'en occupent absolument pas.

M. Lessard: Là, je vous avoue — je ne l'ai pas vu — honnêtement que je ne comprends pas...

M. Laurion: Nous non plus. Cela fait un an qu'on travaille là-dessus et on ne comprend pas.

M. Lessard: Vous voulez dire que d'un côté du chemin, sur le même chemin...

M. Laurion: Oui.

M. Lessard: ... vous pouvez avoir 35 ou 40 kilomètres-heure...

M. Laurion: Et de l'autre côté, c'est 50. C'est parce que la signalisation est mal faite. Enfin, les panneaux ne sont pas...

M. Lessard: Est-ce que cela dépend des gens qui sont situés de l'un ou de l'autre côté de la route? Quand on parle d'une signalisation uniforme, il me semble qu'elle devrait être uniforme à l'intérieur d'un secteur spécifique.

M. Laurion: C'est simplement pour vous démontrer comment on ne peut pas se fier. Il ne suffit pas de déléguer une responsabilité à un autre palier gouvernemental pour que le tout nécessairement se fasse.

M. Lessard: Je vais faire vérifier ça. Je trouve que c'est absolument...

M. Laurion: Oui, mais vous voyez ce qui va arriver. On va replacer des panneaux. En ce moment, on a des grands bouts où c'est 30 kilomètres-heure. Il n'y a personne qui les suit. Notre enquête par radar a démontré qu'on allait exactement à la même vitesse, que ce soit dans des zones de 30 ou de 50.

M. Lessard: Il faut aussi être réaliste, par exemple, M. Laurion. Moi, je reçois des demandes, de la part des municipalités. Tout le monde voudrait avoir des boulevards à quatre voies à l'intérieur des municipalités. Bon! Mais quand vous arrivez sur une route à quatre voies et si vous placez un panneau "50 kilomètres", je vous dis que c'est

dur à faire suivre, 50 kilomètres sur une route à quatre voies. Les gens n'ont pas l'impression d'être sur une route... Moi, je leur dis: Vous allez avoir de la difficulté. Qu'est-ce qu'on fait, nous, pour évaluer la moyenne de vitesse de circulation? On utilise le système que vous avez utilisé, le système de radar, et on essaie d'évaluer un réalisme. Quand vous dites de demander 30 kilomètres dans une zone scolaire, je vous avoue que 30 kilomètres... Il faut tenir compte de la densité de population, d'accord, mais les autos sont un peu mieux organisées aujourd'hui au point de vue prévention qu'elles ne l'étaient en 1930. Cela veut dire 18 milles à l'heure, 30 kilomètres. On va être obligé de réduire la vitesse des bicyclettes aussi. Il y en a qui vont plus vite que ça et qui sont moins équipées. Il faut être réaliste aussi. Je suis bien prêt à dire...

M. Laurion: Mais, on est très réaliste, vous savez, parce qu'on ne se fie pas simplement à des chiffres comme des moyennes. En regardant ce qui se passe sur cette avenue et dans des zones supposément de 30 kilomètres-heure, on a pris des gens qui allaient à 75 et 80 kilomètres.

M. Lessard: Oui.

M. Laurion: Evidemment, la moyenne était autour de 50, même si c'était une zone de 30. Mais il y en a qui vont très vite.

M. Lessard: Vous parlez de zones d'hôpitaux et de zones scolaires.

M. Laurion: C'est ça.

M. Vachon (Daniel): Il y a un problème sur lequel on travaille depuis un an et on a commencé...

M. Lessard: Un peu plus fort, s'il vous plaît!

M. Vachon: Cela fait à peu près un an qu'on a manifesté l'existence de ce problème... Le micro?

Une Voix: Cela va, ça marche.

M. Vachon: Cela fait à peu près un an qu'on travaille sur ce problème et on a fait des représentations auprès des autorités municipales. Comme M. Laurion, l'indiquait tout à l'heure, au sujet de la signalisation, on leur a souligné ceci, il y a à peu près un mois, et il n'y a rien qui a été fait. C'est ça qui nous amène d'ailleurs à faire la recommandation pour la mise en place d'un comité consultatif sur la circulation. Tout à l'heure, on vous a parlé du problème de signalisation. Vous avez dit que vous feriez des vérifications. Ce n'est peut-être pas un moyen normal, quand même, pour faire valoir notre difficulté. Il devrait peut-être y avoir une façon beaucoup plus rigide, beaucoup plus structurée pour que les citoyens, qui ont des problèmes, à un moment donné, avec les autorités municipales, puissent faire valoir leurs doléances. Les autorités municipales, qui ont à administrer

les règlements par la suite, pourront être surveillées plus facilement.

M. Lessard: Un instant! Les problèmes avec les autorités municipales... Vous avez un moyen, par exemple, pour une loi gouvernementale, vous avez l'Ombudsman. Mais, ce n'est pas le gouvernement supérieur qui doit aller régler continuellement des décisions du gouvernement municipal. Le moyen, c'est le système démocratique, le système électoral. Que voulez-vous que je fasse? Le maire que vous avez, ce n'est certainement pas moi qui l'ai placé là. Je ne suis pas un électeur de Beauport. Le gouvernement du Québec...

Une Voix: ... maire...

M. Lessard: ... s'il y a des taxes qui sont déterminées, qui sont votées par votre conseil municipal, à l'intérieur du cadre d'une commission municipale, ce n'est pas le gouvernement du Québec qui va aller administrer à la place des autorités municipales. Vous êtes électeurs de la municipalité, pour le meilleur et pour le pire. Nous, on met des cadres généraux, des bases générales, mais, à l'intérieur de ça, l'autorité municipale a ses responsabilités.

En ce qui concerne le comité consultatif, vous savez, j'aime mieux organiser une bonne direction de la circulation et du transport. Il y aura un comité consultatif sur les transports et une de ses responsabilités sera aussi de s'occuper de prévoir la circulation. Il y aura une section sur la circulation, et d'autres, mais la multiplication de ces comités consultatifs, ce n'est pas là que j'ai nécessairement vu les meilleurs résultats. Les législateurs sont là, comme on le disait, pour prendre des responsabilités; qu'ils les prennent, de même que les responsables municipaux. Je n'ai aucune loi qui puisse me permettre de déloger un maire qui a été élu par l'ensemble des citoyens, de façon démocratique.

M. Laurion: Même s'il ne suit pas les lois? Même si les lois ne sont pas suivies sur le territoire dont il est responsable?

M. Lessard: On va vérifier ça. S'il s'agit d'une loi qui n'est pas appliquée à l'intérieur de sa municipalité, là, oui, on a le pouvoir d'intervenir. Quant à moi, je vous remercie, on va vérifier l'affaire des 15%, voir si c'est vraiment rendu à ce point. Le ridicule ne tue pas, mais les raisons dépassent mon entendement.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. Un commentaire?

M. Bergeron (Robert): M. le ministre, si vous trouvez que c'est important de vérifier pour une question de 30 kilomètres d'un côté et de 50 kilomètres de l'autre; il me semble que c'est plus important de vérifier que les vitesses sont constamment dépassées, au détriment de la sécurité des vieilles gens et des enfants.

M. Lessard: Justement, j'ai discuté de ça, je suis entièrement d'accord avec vous. Quand on dit "vérifier", c'est qu'il y a, à l'intérieur du territoire des municipalités, — parce qu'on ne refera pas le monde du jour au lendemain non plus... Il y a une police à Beauport; la police, à Beauport, est responsable au conseil municipal et, au conseil municipal, vous êtes des citoyens, vous devriez vous faire entendre. Si...

M. Gratton: On peut faire une plainte à la Commission de police...

M. Lessard: Oui, comme le dit le député de Gatineau, il y a ça aussi, mais si vous constatez que la Sûreté ne fait pas respecter les lois de la circulation, il y a la Commission de police qui est en haut de tout ça. Ce n'est pas moi qui vais aller faire la police; on a des policiers, on a des structures pour ça.

Quand on a une plainte selon laquelle un policier ne fait pas son travail — j'en ai des plaintes de citoyens — j'en appelle à la Commission de police en haut, mais ce ne sont pas les députés qui vont aller diriger la circulation et faire appliquer les règlements. On sait que les lois ne sont pas appliquées et sont mal respectées au Québec; on essaie de se donner des instruments, un comité consultatif, etc. J'avoue qu'on voudrait bien que ça aille plus vite que ça, mais, vous autres...

Je disais, hier ou avant hier, qu'on tente, autant que possible, au ministère des Transports, en vue d'améliorer la sécurité routière, de contourner les villages. Vous autres, vous voulez avoir la paix, vous n'êtes probablement pas des commerçants, vous voulez avoir la paix. On tente donc de contourner les villages. Or, j'ai un problème chez nous, où je tente de contourner le village, justement, au nom de la sécurité routière, de l'environnement. Si vous voyiez les pressions, les pétitions, etc., pour qu'on passe à l'intérieur du village! Là, on veut quatre voies à l'intérieur du village, et quand on va faire une route à quatre voies, on va avoir des pétitions pour nous dire: Faites respecter les 30 milles à l'heure. Faire respecter les 30 milles à l'heure sur une route à quatre voies, je vous garantis que ce n'est pas facile. Après ça, on nous dit: Cela n'a pas de bon sens, la route a quatre voies et nos enfants doivent traverser ces quatre voies pour aller à l'école; faites-nous un tunnel pour passer en dessous ou un passage pour piétons. Il faut avoir de la logique comme citoyen. Bien souvent on est aux prises avec ça.

M. Laurion: Il y a une nette différence ici. Vous avez un groupe de citoyens. Lorsqu'on a déposé notre rapport "Radar Atout" au conseil municipal, c'est un commerçant qui l'a déposé. Tout ce qu'on demande, en somme, c'est que la loi soit respectée. On ne demande pas quatre voies. On demande seulement la paix, que les lois soient respectées. Cela fait un an qu'on demande que les lois soient respectées sur l'avenue Royale.

Cela ne se fait pas. Il y a un tiers des accidents à Beauport, sur l'avenue Royale. On a calculé combien cela coûtait. Cela a coûté \$2 260 000 en deux ans pour les accidents sur l'avenue Royale, selon les statistiques de la Régie de l'assurance automobile.

M. Lessard: D'accord. Il y a une police municipale qui est là pour faire respecter la loi.

M. Laurion: On a adressé toutes nos doléances au chef des pompiers-policiers de Beauport.

M. Lessard: De toute façon, on va voir dans ces circonstances s'il y a moyen de se donner des pouvoirs. Ce n'est pas facile.

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

M. Gratton: M. le Président, je ne suis pas un habitué de l'avenue Royale, mais les quelques fois qui m'ont amené à y circuler m'ont fait constater que la situation que vous décrivez est exacte, je parle au point de vue de la circulation. C'est une situation que l'on retrouve un peu partout sur des routes de cet âge, qui ont été conçues bien avant l'arrivée de l'automobile et qui sont, de par leur caractère, des rues résidentielles. Dans ce cas, c'est la topographie, le panorama qu'elle offre, c'est ce qui fait le charme pour les résidents de cette rue, qui crée également la difficulté, puisque c'est devenu une artère principale et que plusieurs automobilistes l'empruntent, non pas pour se rendre à leur domicile, mais pour faire le voyage, entre autres, au club de golf Boischatel qui m'intéresse de façon particulière. J'y ai d'ailleurs circulé assez souvent pour savoir que vous avez tout un problème. La situation que vous décrivez par rapport aux relations que vous avez avec le conseil municipal n'est sûrement pas de nature à aider à résoudre ces problèmes.

Par contre, je suis obligé un peu d'être d'accord avec le ministre quant à l'opportunité pour le gouvernement du Québec, le ministère des Transports d'intervenir dans ce qui est effectivement une juridiction strictement municipale. Je suis d'accord avec vous qu'il est important — on va y regarder de très près au moment de l'étude du Code de la route — de mettre en place ce que vous appelez des mesures pour faciliter l'expression des revendications des citoyens relatives au comportement des autorités locales et des usagers des voies de circulation. Je pense qu'il y a peut-être des moyens — vous en suggérez quelques-uns — qui pourront être étudiés. En définitive, ce sera toujours l'autorité municipale, à mon avis, qui devra être autonome dans ces matières avec tous les recours que vous, en tant que citoyens, et que le ministre, en tant que membre du gouvernement, pourrez avoir.

Ceci dit, j'aurais une seule question. Vous avez mentionné, à la lecture de votre mémoire, que l'étude que le conseil municipal avait demandé qu'on accélère, a été reçue depuis la rédaction

de votre mémoire. Etes-vous en mesure de me dire quelles sont les conclusions de l'étude et si cela va changer quelque chose à votre perception de la situation?

M. Laurion: Cette étude a été commandée par les autorités municipales à un bureau d'ingénieurs spécialisés en circulation. Donc, les résultats du rapport sont principalement pour faciliter la fluidité de la circulation. Dans cette étude, nulle part on ne fait mention des caractéristiques spécifiques de l'avenue Royale, vieille artère que vous connaissez, étroite, emprises variables, maisons très rapprochées de l'avenue, une pente d'un côté, en fait tous ces éléments, un seul trottoir, nulle part on ne tient compte de cela et nulle part, dans l'étude, on ne tient compte des accidents sur l'avenue Royale. On tient compte simplement du comptage et des moyennes de vitesse. C'est grossier, des moyennes de vitesse.
(17 heures)

Aujourd'hui, des moyennes, cela ne veut rien dire. Si vous avez la tête dans le réfrigérateur et les pieds dans le fourneau, vous êtes à la température moyenne. Il y a des gens qui passent à 75 kilomètres-heure et d'autres à 20 kilomètres-heure sur l'avenue Royale. Les moyennes? C'est autour de 55 kilomètres-heure. La moyenne est au-dessus de la vitesse maximale affichée. C'est donc dire qu'il y en a qui y vont sur le temps des pommes sur l'avenue Royale. Ce sont ceux-là. On a calculé qu'en moyenne, il y en avait cinq à toutes les heures qui passaient au-dessus de 75 kilomètres-heure. Il y en a 17 à toutes les heures qui vont au-dessus de 70 kilomètres-heure, et il y en a 35 à toutes les heures qui vont au-dessus de 65 kilomètres-heure.

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

M. Lessard: M. Laurion, je voudrais quand même préciser, si le député de Gatineau me le permet, quand vous dites qu'à nulle part, on ne tient compte des situations comme celle de l'avenue Royale. Que le gouvernement du Québec ne connaisse pas toutes les rues de toutes les municipalités...

M. Gratton: Non, on ne parlait pas de...

M. Laurion: Excusez-moi, M. le ministre! On parlait de l'étude d'un bureau de conseillers en circulation.

M. Lessard: D'accord. Je voulais vous faire remarquer qu'à l'article 415, on donne aux autorités locales le soin d'édicter la vitesse.

M. Laurion: L'étude conclut que 50 kilomètres-heure, c'est parfait sur l'avenue Royale et que pour aucune raison au monde, on ne devrait mettre d'arrêt sur l'avenue Royale.

M. Gratton: Et pas de recommandation pour réserver des aires pour les piétons, circulation à sens unique, ce genre de choses?

M. Laurion: Absolument rien de ce genre.

M. Vachon: D'ailleurs, on classifie l'avenue Royale comme un collecteur principal de la circulation. C'est ce qui motive le choix de la vitesse à 50 kilomètres-heure. Selon cette classification, il ne doit pas y avoir d'arrêt. C'est aussi bête que cela.

M. Gratton: Entre nous, est-ce qu'il est possible de faire de l'avenue Royale autre chose qu'une artère principale? Prenons l'exemple de Boischatel, est-ce que je peux y aller autrement qu'en empruntant l'avenue Royale?

M. Laurion: Beau dommage! Oui, c'est sûr. Prenez le boulevard Sainte-Anne, ensuite vous prenez le boulevard des Chutes et aux chutes Montmorency, vous êtes rendu à votre club de golf.

M. Gratton: Le problème, c'est que je ne trouverai pas cela aussi charmant que si j'emprunte l'avenue Royale comme je le fais présentement. Vous avez définitivement un problème. Pardon?

M. Laurion: Il y a des voies parallèles. Il y a plusieurs voies parallèles.

M. Gratton: Si tel est le cas, si vous me décrivez bien les conclusions du rapport, j'ai bien l'impression que ce n'est pas ce rapport qui va vous donner satisfaction. Je vous avoue que ce n'est pas non plus la commission parlementaire d'aujourd'hui, quant à moi. Je vous remercie de votre témoignage.

M. Laurion: M. le ministre, je suis surpris que vous ne fassiez aucune mention de notre suggestion à propos des points de démerite routier, des points noirs. Vous avez semblé mettre cela sous la couverture. Quelle est votre opinion à ce sujet, si je peux vous poser une question?

M. Lessard: Oui, vous avez le droit. C'est la première fois. Il faudrait que je regarde. Je n'ai pas d'opinion comme telle actuellement. C'est nouveau. Cela ne m'emballa pas plus que cela. Cela va prendre la collaboration des municipalités, puisque c'est à l'intérieur des municipalités, parce que nous autres, on a une signalisation de nos points noirs. Quand on a le quadrilatère, le damier, on a une signalisation pour indiquer les dangers et les courbes, etc. Les municipalités ont la possibilité d'utiliser cette signalisation aussi. On va considérer cela, mais on va considérer la façon de l'appliquer aussi, si c'est réaliste. Je n'ai pas d'opinion pour le moment. Je la prends en considération.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Laurion, ainsi que les gens qui vous accompagnent. Nous allons passer au dernier mémoire pour aujourd'hui, celui de Vélo-Québec, Fédération québécoise de cyclotourisme. Avant de débiter, étant donné que votre mémoire est quand

même assez long, je ne connais pas dès maintenant vos intentions, mais si je peux me permettre une suggestion, ce serait peut-être de le résumer. De toute façon, je laisse cela à votre discrétion. Il y a toujours une question de temps qui...

Vélo-Québec

M. Labrecque (Michel): Ma discrétion, c'était qu'étant donné que nous sommes les seuls représentants... On a assumé le leadership des consultations pour présenter un mémoire qui représente une des volontés de l'ensemble des usagers de la bicyclette. On s'est dit qu'on présenterait le mémoire intégralement, sans aller dans le fond de chacune des propositions, puisqu'il y en a 50.

Le Président (M. Bordeleau): Oui.

M. Labrecque: Je vais nous présenter: Michel Labrecque, président de Vélo-Québec; Louise Roy, directeur technique à Vélo-Québec, et je demanderais au président s'il serait possible de mettre à l'avant une bicyclette qu'on a amenée ici, comme exemple, pour faciliter la compréhension aux membres de la commission parlementaire de certains aspects. C'est plus visuel et ce serait peut-être plus compréhensible pour un chapitre du Code de la route...

Le Président (M. Bordeleau): Je ne vois pas d'objection majeure. D'ailleurs, j'avais déjà donné mon consentement ce matin.

M. Labrecque: On pourrait l'amener ici, à l'avant. Comme ça, les membres de la commission pourraient...

Le Président (M. Bordeleau): Je ne vois pas de problème.

M. Lessard: J'aime mieux ça qu'une auto.

Mme Roy (Louise): Oui.

M. Labrecque: On a constaté, d'ailleurs, qu'on avait accès plus facilement au salon rouge qu'au métro.

Le Président (M. Bordeleau): Ah bon !
M. Labrecque?

M. Labrecque: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Je n'ai pas très bien compris vos intentions concernant le mémoire...

M. Labrecque: Nos intentions sont de passer à travers le mémoire complètement. Nous allons faire un survol des propositions, sans aller dans le fond, sans aller dans les détails et dans les explications techniques qu'on a joints au mémoire.

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

M. Labrecque: Mais on a l'intention de passer à travers les 42 pages du mémoire.

Le Président (M. Bordeleau): Bon!

Mme Roy: C'est-à-dire les propositions.

Le Président (M. Bordeleau): Les propositions.

M. Labrecque: Les propositions.

Le Président (M. Bordeleau): Je pense que ça peut aller.

Mme Roy: On est désolé d'être les derniers.

M. Labrecque: Rapidement, en introduction...

Le Président (M. Bordeleau): Ce n'est pas le président de la commission, non plus, qui a fait l'ordre du jour.

M. Labrecque: Rapidement, en introduction, ce qu'on dit, c'est qu'on est déçu de l'avant-projet de loi sur le Code de la route, puisque, des règlements qui sont déjà dans le Code de la route, certains démontrent une ignorance totale du véhicule qu'est la bicyclette. Deuxièmement, il y a foule de règlements qui pourraient être mis en place pour que, non pas dans un mois, non pas dans un an, mais pour que, dans cinq ans, à partir de mesures de sécurité et d'éducation routière, etc., on puisse entrevoir une meilleure coexistence.

Les chiffres, le ministère des Transports les possède. Les chiffres qui disent que la bicyclette, c'est un véhicule écologique, un véhicule rapide en milieu urbain, un véhicule qui coûte peu, un véhicule d'avenir, ces chiffres, le ministère les possède, puisque ce sont ses propres services qui ont publié un document qui s'appelle "Les aménagements cyclables, leurs normes, leurs conceptions" et "La bicyclette, un moyen de transport". Ce sont deux études que le ministère a publiées.

De ça, on se dit: Ne reprenons pas à zéro toutes les statistiques, toutes les enquêtes, toutes les études pour savoir si on doit promouvoir la bicyclette comme véhicule urbain. Si le Code de la route doit tenir compte de la bicyclette soit comme outil de loisir, soit comme véhicule de transport. On dit: Oui, les chiffres sont là, on s'en sert. C'est principalement le but de l'introduction.

Ensuite, l'avant-projet de loi sur le Code de la route propose une définition des véhicules: véhicules routiers, véhicules moteurs, etc. Ce qu'on propose, c'est une définition de la bicyclette pour une meilleure compréhension du mémoire, en page 8.

La bicyclette, c'est un véhicule routier à deux roues de même diamètre, ayant une roue arrière

motrice, mue uniquement par la force musculaire. Cela se rapproche de la définition de l'avant-projet de loi sur le Code de la route, mais, pour nous, le mot "bicyclette" englobe les mots suivants le "tandem", les bicyclettes "mustang", la bicyclette "moto-cross", le "tricycle" et le "triporteur", qui sont un ensemble de véhicules mus par force motrice et qui ont une, deux, trois ou plusieurs roues. C'était pour faciliter la compréhension du mémoire.

Le mémoire se divise en trois parties. Au chapitre 2, on va voir nos propositions pour contrer le vol des bicyclettes. Ensuite, au chapitre 3, on propose des modifications, ainsi que divers règlements qui vont améliorer la sécurité du véhicule qu'est la bicyclette.

Et, enfin, de mémoire, on propose des modifications aux règlements existants sur la circulation et de nouveaux règlements.

On va commencer avec nos propositions pour contrer le vol des bicyclettes.

Mme Roy: Comme le vol de bicyclettes c'est, sans contredit, un fléau — et je serais curieuse de faire une enquête chez les personnes présentes aujourd'hui, à savoir combien il y en a qui se sont déjà fait voler des bicyclettes — chiffres à l'appui, il n'existe rien pour résoudre ce fléau.

Vélo-Québec croit qu'en utilisant simultanément certains règlements du Code de la route, il y aurait une diminution du nombre de vols. Ces mesures sont: - L'obligation pour les manufacturiers d'apposer un numéro de série différent sur l'ensemble des bicyclettes vendues au Québec.

- Immatriculation obligatoire de toutes les bicyclettes sur l'ensemble du territoire québécois. L'immatriculation, ce ne serait pas ces plaques de métal qui sont utilisées dans certaines municipalités. On les considère dangereuses. On conseille plutôt une plaque de plastique comme celle-là, qu'on peut apposer à l'arrière ou au banc du vélo ou un auto-collant fait spécialement pour cette utilisation.

- L'obligation aussi, pour tout marchand de bicyclettes, de fournir un rapport de toutes ses ventes, achats ou échanges de bicyclettes usagées ou neuves, ainsi que la création d'espaces de stationnement réservés aux bicyclettes. Cela, Robert Letarte en parlait dans son rapport. Ce serait dans les proportions de huit pour un, c'est-à-dire dans un espace de stationnement à l'intérieur d'une aire de stationnement d'automobiles, il y a huit bicyclettes qui entrent dans l'espace de stationnement d'une automobile. C'est pour le parc-auto. C'est une norme qui est aussi utilisée au niveau mondial.

- La dernière mesure serait l'incitation à déclarer tous les vols de bicyclettes. On sait très bien que les consommateurs sont contraints d'acheter toujours des bicyclettes neuves. Contrairement aux automobiles, parce qu'à chaque fois qu'on se fait proposer une bicyclette usagée, c'est automatiquement du recel, puisqu'il n'y a pas de contrôle sur le vol des bicyclettes. Il n'y a aucun marchand qui est intéressé à vendre des bicyclet-

tes usagées, même si elles sont bonnes. Même s'il pouvait satisfaire une clientèle, il ne le fait pas.

En référence au règlement 203 de l'avant-projet de loi sur le Code de la route, il est suffisamment clair quant à l'obligation d'apposer un numéro de série. Comme le disait Jean-Claude Leclerc, dans un éditorial du journal *Le Devoir*: "Telle compagnie étrangère fait impunément entrer des bicyclettes au pays qui ne portent aucun numéro de série. Tel autre fabricant utilise la même série de numéros pour plusieurs de ses productions d'une année à l'autre, de sorte qu'un même numéro de série peut se retrouver sur plusieurs véhicules de même marque et de séries différentes". Donc, aucun contrôle sur les numéros de série sur les bicyclettes, comparativement aux véhicules motorisés. Cela, ce ne sont pas des nouvelles. Tout le monde sait ça.

On propose donc, là-dessus, qu'au niveau du contrôle, il soit assigné à chaque compagnie qui vend des bicyclettes au Québec un code alpha-numérique différent, autorisé en vertu du règlement 408j de l'avant-projet de loi sur le Code de la route; que les bicyclettes d'une même compagnie, peu importe les modèles, soient identifiées à l'aide d'un code alpha-numérique différent; que le code alpha-numérique soit inscrit sous la boîte du pédalier; que l'immatriculation ne soit accordée qu'à la condition d'avoir le code alpha-numérique inscrit sur la bicyclette.

La bicyclette, véhicule non motorisé, est exempté d'immatriculation au Québec. Le règlement 145a, alinéa b) permet aux municipalités d'exiger que les bicyclettes soient enregistrées. Ce règlement est farfelu, à notre sens, surtout que, dans les régions métropolitaines comme Québec et Montréal, on yole une bicyclette à Laval et on la revend à Montréal, et le contraire se produit très souvent.

Certaines villes exigent l'enregistrement et d'autres, non. Une bicyclette volée à Montréal pourrait facilement être enregistrée dans une ville voisine, puisque le contrôle intermunicipal est inexistant et, de plus, elle n'a pas besoin d'être à nouveau immatriculée.

En référence aux règlements 24 et 33 de l'avant-projet de loi sur le Code de la route, nous proposons que toutes les bicyclettes utilisant le réseau routier québécois soient immatriculées. Je vous ai donné l'exemple des plaques tout à l'heure.

L'instauration de l'immatriculation des bicyclettes au Québec pourrait compliquer les échanges, les ventes mais aussi les nombreux vols. D'autres difficultés sont posées par la durée de l'immatriculation. Voici des façons de résoudre les problèmes: Il y aurait la plaque de longue durée — vous pouvez lire les détails — il y a aussi la plaque annuelle qui, chaque année, sans limiter d'achat sur la saison de l'utilisation, varie beaucoup d'un usager à l'autre. Chaque cycliste devrait se procurer sa plaque après que les vérifications suivantes, comme pour la plaque séquentielle, aient été effectuées.

(17 h 15)

On fait une comparaison avec la plaque de longue durée. On parle de créer, avec les sommes ramassées au niveau des immatriculations, un fonds qui pourrait permettre au gouvernement du Québec d'instaurer d'autres services favorisant l'usage de la bicyclette. C'est, en gros, les mesures qu'on propose, au niveau du vol des bicyclettes, du stationnement et de l'immatriculation.

M. Labrecque: D'accord. Au chapitre 3, à la page 18, vous avez nos propositions pour améliorer la sécurité des bicyclettes. On s'entend, aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, sur le fait qu'à peu près 15% du total des accidents de bicyclette sont provoqués par un vélo en mauvais état de fonctionnement ou ayant des pièces fragiles, des pièces faibles. Ce qu'on propose, c'est qu'à la source, pour les manufacturiers, on exige, comme cela se fait dans le cas de la motoneige, comme cela se fait dans le cas d'autres véhicules, que la bicyclette respecte certaines normes de fabrication.

Les propositions sont principalement basées sur une étude du CPSC américain, une loi du CPSC américain. Le CPSC, c'est le Consumer Product Safety Commission qui, depuis 1976, oblige toutes les bicyclettes vendues aux États-Unis à respecter des normes. On en profite au Québec, mais il faut dire aussi qu'on se fait écouler beaucoup de marchandises que la plupart des manufacturiers ne peuvent plus vendre aux États-Unis. Aux États-Unis, pourquoi a-t-on adopté cette loi? Parce que, comme ici, la principale cause ou le jouet qui causait les principaux accidents aux enfants, c'était la bicyclette. Donc, on a adopté la loi.

Cela fait deux références, dont l'une à des règlements déjà existants. Par exemple, nous proposons qu'une bicyclette au sens défini au début, ce qui implique tandem, moto-cross, etc., immobilisée ou en mouvement sur un chemin public, doit être munie, à l'avant, d'un réflecteur blanc; en arrière, d'un réflecteur rouge; sur chaque pédale, à l'avant et à l'arrière, d'un réflecteur de couleur ambre, un réflecteur ambre étant fixé au rayon de la roue avant et un réflecteur rouge fixé au rayon de la roue arrière. Il y aurait possibilité pour certains types de vélos de changer les réflecteurs de côté pour des pneus ayant un flanc réflectorisé ou des bandes réfléchissantes totalisant une surface X.

On propose également qu'une bicyclette en mouvement la nuit sur un chemin public soit munie, à l'avant, d'un feu blanc qui, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, sera visible à une distance de 150 mètres; à l'arrière, d'un feu rouge qui, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, sera visible à une distance de cent mètres. Si on prend ces propositions, c'est différent de ce qui est contenu présentement dans le Code de la route. Le Code de la route est tellement léger à ce sujet que n'importe quel automobiliste qui rencontre un cycliste la nuit, se dit: On ne le voit pas. Le Code de la route, ce qu'il

demande, c'est un petit réflecteur rouge à l'arrière. Or, pour que le réflecteur réfléchisse, cela prend une source lumineuse. Par exemple, si le véhicule se déplace de côté, la source lumineuse n'est pas dirigée sur le réflecteur arrière. Si on est dans une courbe, la source lumineuse n'est pas dirigée sur le réflecteur. On propose cela comme minimum. C'est le minimum pour que le cycliste soit vu la nuit.

Cela était pour des règlements qui sont déjà dans le Code de la route. On propose d'ajouter des règlements. Cela fait un peu référence à ce qui se fait au niveau de la motoneige. Des normes de fabrication, par exemple, concernant les pneus. Les enfants gonflent leurs pneus sans savoir à quelle pression les mettre. Ils le font selon le diamètre de la roue. J'ai une roue de 24 pouces, je mets 24 livres, sachant pertinemment qu'une roue mal gonflée peut provoquer des déjantages, des accidents.

Il faudrait que des normes soient établies sur la qualité des freins. Tous ceux qui se sont promenés sous la pluie avec des freins à friction sur jante — des freins à friction sur jante sont des freins qui sont actionnés par des manettes, la pression étant appliquée par deux patins de caoutchouc sur chaque côté de la jante — ... Les freins à friction sur jante, quand il pleut, l'eau agissant comme lubrifiant, perdent jusqu'à 95% de leur efficacité.

Donc, on dit qu'il doit y avoir des normes un peu plus strictes que celles qu'utilisent actuellement les manufacturiers. On propose que l'ensemble des réflecteurs précédemment mentionnés, incluant ceux qu'on pose aux rayons des roues, soient déjà fixés au moment de l'achat et que les bicyclettes vendues soient conformes à des normes édictées par le gouvernement concernant, par exemple, la hauteur maximale jusqu'à laquelle une selle doit être levée, la hauteur maximale d'un guidon, la potence et ce qui relie le guidon au cadre, la hauteur maximale de la potence par rapport au cadre, qualité de freins, qualité de fixation des roues, qualité de fixation des pédales.

Pourquoi s'attaque-t-on à cela? Parce qu'on se dit: Si, des 100% des accidents à bicyclette, on est capable de régler ces premiers 15%, ou ces premiers 14% ou ces premiers 12,5% en mettant des bicyclettes de qualité sur le marché, c'est déjà un pas de franchi. Les manufacturiers, il faut s'y attendre, vont être réticents. Aux États-Unis, ils l'ont été. Quand la loi a été adoptée, ils ont dit: On a un marché de six millions à côté, on va écouler les vélos là-bas. Alors, on se fait passer le matériel invendu aux États-Unis.

On propose aussi qu'une brochure soit donnée avec toutes les bicyclettes. Cela fait référence un peu à la circulation et au fait que les gens qui conduisent une bicyclette n'ont pas besoin d'un permis de conduire, ils n'ont pas de cours de conduite. Donc, il ne connaissent pas forcément les règlements. On tient trop souvent pour acquis que tous les usagers du réseau routier, un jour ou l'autre, vont en venir à conduire une automobile. Un enfant, quand il commence à conduire sa

bicyclette, pour lui, les panneaux ne veulent pas forcément dire de s'arrêter, de tourner, de prendre garde à certaines choses. On dit qu'une brochure devrait venir avec les bicyclettes, cette brochure — en page 27 — comprendrait les explications sur le bon fonctionnement des freins et leur comportement sous la pluie, des explications, dans le cas de bicyclettes à plusieurs vitesses, sur les développements et leur utilisation, des instructions permettant d'effectuer un assemblage de qualité et sécuritaire, des explications concernant la vérification sommaire des pièces mobiles, des mesures de précaution contre le vol, les principaux ajustements de base, ainsi que les principales lois concernant les cyclistes ou tout autre usager du réseau routier. Pour le chapitre 3, concernant les normes de fabrication, c'est à peu près tout.

On aborde le chapitre 4 sur nos propositions pour améliorer la circulation à bicyclette.

Mme Roy: Avec les nouveaux cours pour motocyclistes, règlement 67 du chapitre IV, section II du projet du Code de la route, il restera peu d'usagers de la route qui n'auront pas suivi de cours de conduite spécifiques à leur véhicule. On trouve que ce sont de très bonnes intentions. Probablement que ce sera très efficace. J'imagine que le contrôle qu'il y a depuis une dizaine d'années à ce niveau n'est passé inaperçu pour personne. En tout cas, aujourd'hui, on s'en est rendu compte. Les cyclistes de tout âge qui empruntent le réseau routier, eux, sont de ceux qui n'auront pas suivi de cours de conduite. Sans promouvoir un cours de conduite obligatoire pour les cyclistes menant à un permis de conduire, nous pensons qu'un programme d'éducation libre doit être mis en place. La sécurité routière n'est pas innée chez l'enfant; le sens dans lequel il doit rouler, le respect des panneaux de diverses formes et de couleurs doivent s'apprendre. Plus vieux, on lui apprendra qu'il est conducteur d'un véhicule, possédant les mêmes droits et devant respecter les mêmes règlements. Il doit aussi connaître les limites de son véhicule, conduire dans la circulation, négocier des virages à vive allure, freiner sécuritairement sous la pluie.

C'est ce à quoi on tient: le futur conducteur d'une automobile doit aussi connaître les diverses réactions du cycliste. Il sera appelé à le côtoyer quotidiennement. Par exemple, souvent le cycliste donne l'impression, vu de dos, qu'il maintient un équilibre assez précaire. Il s'agit alors souvent d'un balancement tout à fait normal pour un cycliste qui monte une pente en danseuse. On interprète cela comme: Où va-t-il? Qu'est-ce qu'il fait? L'automobiliste a souvent de la difficulté à interpréter les réactions des cyclistes, parce qu'il ne l'a jamais vu nulle part non plus.

On propose de poursuivre le programme de la bicyclette et de la sécurité routière. On a la brochure ici que tout le monde a sans doute vu ici. Il y en a en arrière, si vous voulez vous en procurer. C'est un projet qu'on a fait cette année en collaboration avec le ministère des Transports,

à l'aide d'une subvention du ministère des Transports, qui s'adresse aux jeunes de la quatrième année du niveau primaire. Sans aucun doute, cela s'avère une réussite pour la première partie du programme. Il y a déjà 100 000 enfants, au cours de l'été, des centres de loisirs, des services municipaux et des groupements de jeunes qui ont vu le montage. Ce sont quatre diaporamas sur la sécurité à bicyclette. On remet aux jeunes la brochure à la suite du visionnement des montages. Cet été, ce programme s'adresse surtout au niveau scolaire. Il atteindra dans l'année qui vient 100 000 jeunes au niveau de la quatrième année dans toutes les écoles du Québec. On remet aussi un autocollant aux enfants. C'est "Cycliste prudent". Il peut coller cela sur sa bicyclette. Ce programme est en très forte demande. Cet été, les services de police, desquels on a eu beaucoup de commentaires très positifs, se sont montrés très intéressés à s'en servir comme moyens audiovisuels d'éducation quant à la sécurité à bicyclette.

On propose aussi que pourrait être réalisé un film sur les techniques de route et le cyclisme urbain qui s'adresserait à un public plus vaste, l'ensemble de la population. Le mouvement du film permettra de mieux expliquer la conduite sécuritaire d'une bicyclette. On peut penser à une utilisation souple à l'intérieur des écoles secondaires et même dans les cours de conduite automobile.

On propose aussi de mettre au programme des écoles de conduite, en vertu des dispositions du règlement 122a, des notions concernant les divers comportements des cyclistes, que ce soit en milieu urbain ou rural.

L'usager de la bicyclette, lui, ne suit pas de cours de conduite, n'a pas besoin de permis de conduire et n'est donc pas soumis au système de points de démérite. Alors, qu'advient-il lorsqu'un cycliste enfreint la loi? Présentement, rien, ou à peu près. Ce qu'on demande, c'est... Nous avons eu des consultations avec des policiers de la Sûreté du Québec et de la Communauté urbaine de Montréal. On a appris qu'en milieu urbain ils concentrent leurs efforts sur l'éducation au niveau des écoles primaires, surtout pendant la semaine de la police, et qu'il leur est très difficile de donner des contraventions puisque, très souvent, il s'agit de mineurs. Ils ne sont pas soumis aux règlements du Code de la route, parce qu'ils sont mineurs.

Etant désarmés devant ce qu'ils qualifient de fléau, ils en viennent à souhaiter que les jeunes conduisent une voiture le plus tôt possible. En milieu rural, on s'applique surtout à faire respecter le règlement relatif à la file indienne.

En s'inspirant des règlements des États-Unis et de la Chine, on propose qu'un blitz printanier soit effectué par la police, au même titre qu'il y a des contrôles sévères d'excès de vitesse ou du stationnement automobile, mais, cette fois, cela concernerait les cyclistes. On propose que les policiers possèdent la brochure sur la bicyclette et la sécurité routière et qu'ils puissent la distribuer aux contrevenants; que, pour des délits graves ou

répétés, le policier puisse confisquer la bicyclette. Elle sera remise au propriétaire lorsque celui-ci aura assisté au visionnement du montage audio-visuel ou du film. On propose aussi qu'une application plus stricte des lois soit entreprise. Les règlements qui nécessitent une attention particulière sont ceux relatifs aux réflecteurs et feux dont doit être munie une bicyclette, ce dont on a parlé tout à l'heure.

Le respect des règlements de la circulation. Je pense que c'est très important en milieu urbain, et c'est un des commentaires qu'on a, la majorité du temps, quand les gens nous téléphonent, à Vélo-Québec, ou entrent en contact avec nous. C'est toujours la même argumentation. C'est que les cyclistes ne respectent pas les règlements de la circulation, et, comme la majorité d'entre eux n'est pas soumise au cours de conduite, c'est un véritable fléau.

Il y aurait aussi le respect des rues à sens unique et le respect du sens de la circulation à bicyclette. On voit souvent aussi des cyclistes qui circulent à sens contraire dans une rue à sens unique.

On propose donc aussi, au niveau des aménagements, que le document réalisé par M. Robert Letarte, "Les aménagements cyclables, leur nombre et leur conception", devienne un règlement à l'exemple du règlement 7 sur la motoneige et que lui soient adjointes les futures normes de fabrication et d'admissibilité de vente dont M. Labrecque a parlé aussi tout à l'heure.

M. Labrecque: En référence au règlement 255 de l'avant-projet de loi sur le Code de la route, on propose qu'il soit permis aux bicyclettes... Lors de la rédaction du mémoire de Vélo-Québec, on s'est dit que certains règlements reflétaient bien l'ignorance complète qu'ont les fonctionnaires du ministère des Transports du véhicule qu'est la bicyclette. C'est un de ces règlements.

On dit au début que la bicyclette est un véhicule routier et on interdit aux véhicules routiers de rouler sur les accotements. Pourtant, de nombreuses routes sont très étroites et sont suivies d'un accotement; de respecter ce règlement, c'est ne pas profiter de ce qu'on pourrait qualifier de bande cyclable, de ne pas pouvoir rouler sur cet accotement. Donc, on propose une modification à ce niveau.

On propose aussi qu'un signal soit ajouté. Présentement, les cyclistes utilisent — concédons-le — en très infime minorité, les signaux pour indiquer aux automobilistes ou aux autres usagers de la route qu'ils vont tourner. Par exemple, les virages à droite, à gauche et arrêts.
(17 h 30)

On propose qu'un autre signal soit ajouté, parce qu'on l'utilise — les cyclistes qui font leurs signaux l'utilisent — c'est le bras droit étendu, par exemple, dans le cas de jonction à droite, pour indiquer à l'automobiliste que le cycliste va se déplacer complètement vers la droite.

On propose aussi qu'aux intersections — cette référence est très importante, page 33 — ou

croisements non réglementés par une signalisation, ou réglementés uniformément à chaque coin par un arrêt, un conducteur automobile doit céder le passage à toute bicyclette venant à sa droite ou à sa gauche. Cela fait référence à ce qu'on dit en page 31, quand on explique qu'une bicyclette, pour la mettre en mouvement, ça demande énormément d'énergie au cycliste. Le cycliste, l'expérimentant, dit: Moi, mes arrêts, je vais les faire à l'américaine et, tranquillement, il ne fait plus ses arrêts. On se dit: connaître la bicyclette, c'est lui permettre, par exemple, aux multiples arrêts, quand il utilise des rues moins passantes — je prends l'exemple, à Montréal, de Saint-Denis-Berry — des artères parallèles moins passantes, de circuler et de ne pas avoir à faire un arrêt... D'avoir à faire son arrêt, mais d'avoir priorité, c'est-à-dire de pouvoir continuer sur la route, sans mettre le pied à terre, repartir.

On propose aussi — ça, c'est au niveau d'un règlement spécial, le règlement 275 — que le conducteur d'une bicyclette doit circuler assis sur sa selle et tenir constamment au moins une main sur le guidon. Lorsqu'il monte une côte, il peut se mettre en position dite de danseuse, debout, et tenir constamment ses deux mains sur le guidon, à moins qu'il n'effectue un changement rapide de développement.

Notre proposition fait référence au règlement 275 parce qu'on a modifié, dans l'avant-projet de loi sur le Code de la route, l'ancien règlement. Je pense que c'est l'ancien règlement 43 qui n'obligeait pas le cycliste à circuler assis sur sa bicyclette en tout temps.

Maintenant, quand on est dans une région comme la Beauce, les Laurentides, la Gaspésie, on ne peut pas se lever sur son vélo pour monter une côte, parce qu'on va enfreindre un des règlements du Code de la route. Si vous avez circulé un peu, si vous vous êtes déplacés à bicyclette, aussitôt qu'il y a une côte, on se place debout sur les pédales et on utilise une technique de base en circulation à bicyclette.

On propose aussi — il y a une modification au niveau du texte — qu'il n'y ait pas plus de deux — et non pas d'une — personnes sur une bicyclette, à moins que cette dernière ne soit munie de guidons fixes, d'un autre système de pédales et d'une selle. Ce qu'on entend par là, c'est que ce soit un tandem et non pas une selle plus allongée, une "mustang", qui pourrait prendre deux personnes. Et si on désire placer un enfant sur une bicyclette, que l'enfant soit assis dans un siège sécuritaire, que ses pieds ne risquent pas de se prendre dans les rayons, que l'enfant ne risque pas de pouvoir se lever et tomber.

Donc, on propose qu'il y ait des normes d'établies aussi concernant la vente d'une pièce qui est vendu pour un véhicule routier.

On propose, en référence au règlement 278, que la file indienne soit limitée à quinze véhicules — quinze bicyclettes — ce qui représente une longueur approximative de dépassement de 40 mètres par temps sec et 60 mètres sous la pluie.

En référence au règlement 242, où on dit: Le cycliste doit circuler à l'extrême droite de la chaussée, cet espace résiduel, on ne sait où, la gravelle, les trous, les grilles d'égout, c'est le coin du cycliste.

Le ministre Lessard disait hier: J'ai deux préoccupations, dont une est de replacer le véhicule de promenade dans sa position; qu'on fasse un partage de la chaussée, sans mettre des lignes, mais que l'autobus, le transport en commun, les usagers d'autres véhicules puissent faire un partage équitable.

On se dit: Où est notre position? Il y en a deux. Le règlement 242 dit qu'un véhicule peut dépasser une bicyclette — qui est aussi un véhicule — dans la même voie. Donc, il peut nous coincer. Ce qu'on propose, c'est que sur l'ensemble du réseau routier québécois, une bande imaginaire d'un mètre, sans qu'il y ait de la peinture, sans qu'il y ait des poteaux, une bande imaginaire d'un mètre de largeur à la droite de la chaussée soit l'espace dans lequel le cycliste se déplace, et non plus à l'extrême droite de la chaussée.

M. Lessard: Sur la rue Royale, on va avoir des problèmes.

M. Labrecque: Pardon?

M. Lessard: Sur la rue Royale, dont on parlait tantôt, on va avoir des problèmes.

M. Labrecque: Ce qu'il faut comprendre par ça, ce n'est pas que les autos n'auront pas le droit de pénétrer dans cet espace d'un mètre. C'est qu'on attend du cycliste qu'il puisse dans un mètre, éviter un trou, qu'il puisse se déplacer. C'est un changement à long terme. Quand le règlement se trouve dans le Code de la route, il se trouve dans les écoles de conduite. Quand il se trouve dans les écoles de conduite, forcément à long terme, les gens vont apprendre qu'il y a des modifications au règlement et qu'il y a un comportement chez le cycliste.

Nous faisons référence à des études, en Angleterre, menées par Beauvais et, aux Etats-Unis, par Whitt, du MIT, qui disent qu'un véhicule routier de la grosseur d'un autobus qui dépasse une bicyclette à 70 km/h ou à 100 km/h, est capable de tasser le vélo en plein centre de la route ou il est capable de le projeter à terre complètement. On le vit quotidiennement. On se dit: Si on est interdit sur les autoroutes, c'est pour deux raisons: la vitesse de déplacement des véhicules qui crée une succion et, deuxièmement, les points majeurs de conflit aux sorties et aux entrées. On dit: D'accord, on ne veut pas aller sur les autoroutes, elles sont plates, elles sont larges et on n'a pas de beau paysage.

Donc, est-ce qu'on doit appliquer le même règlement aux petites routes comme la

112, la 117, la 148, des routes qui sont étroites, où le camionnage est permis et où ils filent à 70 km/h, parce qu'ils peuvent aller jusqu'à 90 km/h? Pour nous, il était difficile de déterminer quelle était la grosseur du véhicule en mètres; on propose qu'aucun véhicule routier de taille supérieure ou égale à un autobus — on donne l'autobus comme exemple — ne puisse doubler un cycliste à plus de 50 Km/h.

On propose — ça aussi, c'est important — ceci concernant tous les ponts. Par exemple, dans la région métropolitaine, pour traverser le fleuve, il y a le pont Jacques-Cartier. Le reste, ce sont des ponts d'autoroute; pour passer de l'île de Montréal à l'île de Laval, il y a le pont Papineau qui est l'autoroute 19, l'autoroute 13, l'autoroute 25, on ne peut pas traverser à bicyclette. Voici ce qu'on demande, lorsqu'il y a des aménagements de ce type réservés seulement à un type de véhicule. Si on veut éviter aux cyclistes de faire quatre kilomètres pour rien, parce qu'il n'y a qu'un pont qui est permis, on propose qu'il y ait une structure adjacente parallèle ou des moyens différents offerts dans un rayon inférieur à un kilomètre permettant de circuler et de traverser les rivières ou autres obstacles.

Quand on parle de structure, cela peut être un pont; quand on parle de moyens, ça peut être des autobus qui font le transit d'une rive à l'autre, cela peut être l'accès du métro. Cela peut prendre différentes formes. On signale, dans les deux pages qui suivent, qu'aux Etats-Unis, en Californie, par exemple, de plus en plus, on encourage le port du casque protecteur pour les cyclistes et que, dans le Delaware, on en est même venu à une loi concernant ce qu'on appelle les grands randonneurs, ceux qui partent avec bagages, sacs, sacs, les obligeant à porter un casque protecteur.

On se dit que c'est la logique de certains fonctionnaires au ministère des Transports qui nous disent: Les accidents de bicyclette continuent d'augmenter. Donc, pour les solutionner, il faudrait que la bicyclette tombe dans l'oubli; le nombre de cyclistes va diminuer, forcément les accidents vont diminuer. Ou bien on va protéger le cycliste en lui mettant un casque, des épaulettes, des genouillères et, comme ça, il n'aura pas de blessures aux jambes, aux coudes et à la tête.

Ce qu'on propose, c'est que, tranquillement, on mette en place des structures et des règlements qui vont augmenter la sécurité du cycliste. On propose aussi — je trouve étonnant qu'on n'y ait pas pensé au niveau de la rédaction du Code de la route — qu'un piéton qui circule le long d'une route où il n'y a pas de trottoir doive circuler en sens inverse à la circulation. On dit qu'il est important de souligner qu'un cycliste qui débarque de sa bicyclette parce que la côte est trop difficile soit encore considéré comme un cycliste et puisse se déplacer du même côté. Sinon, il va être obligé de traverser les deux voies au milieu de la côte, donc risquer de se faire frapper deux fois — dans une côte, la visibilité est mauvaise — et, rendu en haut de la côte, s'il veut la

descendre en vélo, il est encore obligé de retraverser les deux voies pour se replacer à droite du chemin. Encore là, il risque de se faire frapper deux fois.

On sait que les côtes, ce sont des endroits où la visibilité est mauvaise et les risques d'accident sont fréquents pour des piétons. Il reste la page 40...

En référence au règlement 348 du projet de Code de la route, on n'a pas de chiffres pour vous dire combien de cyclistes se sont écrasés la face dans une porte, combien de cyclistes ont passé par-dessus leur guidon parce que la roue s'était coincée dans une grille d'égout; on n'a pas de chiffres. Vous en avez peut-être besoin pour dire: Oui, il y a eu 500 cyclistes l'année dernière, on va penser à faire une loi là-dessus.

Les grilles d'égout, c'est un cauchemar quotidien pour l'ensemble des cyclistes. Les grilles d'égout, c'est le "piège à cons". Je veux dire que les grilles d'égout dont les fentes sont dans la même direction que la roue, ça coince la roue et il n'y a aucune façon d'éviter ces accidents quand il y a une auto du côté gauche. Ce qu'on propose, c'est que toutes les grilles d'égout de toutes les municipalités aient des ouvertures orientées perpendiculairement aux chemins publics. Ainsi il y a moins de danger qu'une partie de la roue s'engage dans une de ces ouvertures. Il est même possible de créer des grilles d'égout différentes. Présentement, on a des grilles d'égout à 90 degrés, à 45 degrés. On éviterait ce problème.

M. Lessard: Quadrillés?

M. Labrecque: Quadrillés aussi. Ce qu'on propose aussi... Pour des automobilistes et pour des gens qui ne circulent pas en vélo, c'est difficile de comprendre et de dire: Oui, ce serait important pour que les 1 200 000 usagers de la bicyclette de plus de 18 ans, selon l'enquête SORECOM, ou ceux qui utilisent leur vélo pour aller chercher des cigarettes, c'est dur pour un automobiliste, dis-je, de comprendre que nul ne puisse ouvrir la portière gauche d'un véhicule routier lorsque celui-ci est stationné sur le côté d'un chemin public ayant deux voies et plus dans les deux sens. Très difficile à appliquer, très compliqué, les conducteurs ne comprendront pas, les conducteurs ne le feront pas. On parle aussi d'éducation. Le règlement, on le met en place et on le dit aux gens.

Les portières qui s'ouvrent du côté gauche, c'est aussi un fléau, un problème quotidien pour nous autres. C'est très dangereux. Ils ne l'apprendront pas demain matin. Le règlement, s'il est adopté, ils ne l'apprendront pas non plus demain matin, mais tranquillement, on va dire que c'est très dangereux. Certains Etats américains ont interdit ça; d'autres ont proposé le stationnement avec un angle pour éviter qu'on sorte de ce côté. C'est évident que dans une petite MG avec un bras manuel, ça présente des problèmes, mais...

En conclusion, quotidiennement, nous vivons, nous subissons ces tracasseries. Plusieurs règle-

ments de la circulation qui sont faits pour être exécutés rapidement à l'intérieur d'habitacles relativement solides sont incompatibles avec la nature même du déplacement à bicyclette. Il est évident que dans ce semblant de coexistence entre les cyclistes et les véhicules automobiles, on ne ressent pas trop le besoin de protéger le cycliste. Des mesures qui semblent superficielles ou difficiles à mettre en application faciliteraient grandement le déplacement à vélo. Ce Code de la route qui ira en commission parlementaire servira pour combien d'années, 15, 20 ou 30 ans?

Mettons en place, dès aujourd'hui, des règlements qui ne seront pas trop désuets par rapport aux changements que provoqueront forcément le manque de carburant, la concentration des habitations, des lieux de travail et des commerces. Ce n'est pas tout d'interdire les rouli-roulant et les radars. Quand on fait plus de 50 propositions, ce n'est pas pour venir discuter de la difficulté d'application de l'une par rapport à l'autre. Ce n'est pas pour qu'on se fasse dire que le couloir d'un mètre, ça paraît difficile.

La bicyclette, c'est un véhicule à part entière. Je prends textuellement les mots du ministre: "C'est un véhicule routier dans le Code de la route". Dans l'avant-projet, il est oublié, il est négligé et même, quand on fait des règlements, ceux-ci démontrent l'ignorance qu'ont les fonctionnaires du véhicule. Monter une côte assis, avec des bagages, c'est difficile.

Je vous remercie beaucoup.

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

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup M. Labrecque, ainsi que Mlle Roy, d'abord, du réalisme que vous avez démontré dès le début, parce que vous avez pris la précaution de parler d'un programme de cinq ans. Il est certain que ça ne fait pas longtemps qu'au ministère des Transports, on se préoccupe de la bicyclette. Justement à la suite de l'étude que nous avions de M. Letarte, étude très bien faite, d'ailleurs, une des excellentes études que nous avons au ministère des Transports. Nous avons commencé à élaborer un certain nombre de choses. Nous avons eu, par exemple, l'ancien programme de \$1 200 000 l'an passé, \$1 500 000 pour des pistes cyclables. Nous avons collaboré avec vous pour une campagne d'information sur la bicyclette; je pense que nous avons mis là-dedans \$60 000 ou \$100 000. Je pense qu'il est important, pour les raisons que vous donnez...

(17 h 45)

J'aurais énormément de questions, mais j'ai un avion à prendre à une heure précise. Votre mémoire est assez intéressante, cela a des conséquences, toute la question de l'immatriculation. On parle de plus de 1 million de plus de 18 ans qui utilisent la bicyclette; c'est sans calculer que chacun d'entre nous, on a tous des enfants et sans calculer le nombre d'enfants qui apprennent d'ailleurs, à partir de la bicyclette, la signalisation

routière et même qui apprennent... C'est leur premier cours de conduite, je pense, la bicyclette.

Il y a des choses là-dedans, vous avez probablement raison. Vous savez, avant de changer d'option, on vit dans le système de l'automobile et le piéton et bien souvent le cycliste, sont plus ou moins considérés. On a eu tout un système d'autoroutes, tout était là, on s'en va vers un peu plus de transport en commun. Il faut que le législateur soit informé. Quant à moi, je ne suis pas un spécialiste en bicyclette, mais j'en fais. J'ai vu le film que vous avez fait en collaboration avec nous autres; même, quand on l'a présenté ensemble, il y avait certaines personnes qui semblaient en sourire. Il faut bien préciser qu'il s'agit d'un film qui était présenté pour des jeunes, des enfants en bas de 14 ou 16 ans. C'était un des films que nous présentions parmi d'autres.

Il y a un travail à faire là-dedans. On a un chapitre sur les piétons qu'on va devoir élaborer. Je pensais tout à l'heure à une suggestion qui nous était apportée. Je pense qu'on va tenir compte très sérieusement de votre mémoire. Vous avez parlé de cinq ans, c'est une révolution que vous nous proposez, une révolution de la mentalité des gens, une révolution de la mentalité de l'automobiliste. Je pense simplement, par exemple, à l'ouverture de la portière du côté gauche; c'est certain que quelqu'un qui sort du côté gauche quand il est stationné du côté droit, il y a des dangers de se faire organiser le portrait, de se faire frapper. C'est la même chose pour...

C'est une révolution qui ne se fera pas du jour au lendemain. Je comprends que vous êtes des spécialistes dans le secteur de la bicyclette mais, il y a des facteurs financiers. Si on exige que tout jeune, lorsqu'il achète une bicyclette... Je comprends, on n'a pas de statistiques, mais on sait qu'il y a plusieurs jeunes qui se font tuer en bicyclette. Il y a des coûts, mais ce sont des choses qui s'ajoutent par la suite, que les jeunes nous demandent par la suite. Si vous ne les achetez pas au moment où vous avez ces signalisations, le jeune, qui est très fier de sa bicyclette, nous les demande. Je pense que ça coûte plus cher, acheter pièce par pièce que de tout avoir directement du fabricant.

Vous parlez des réflecteurs blancs avant, de l'obligation pour les manufacturiers d'apposer un numéro de série; le numéro de série, il y en a un, je pense, sur les bicyclettes.

M. Labrecque: Il y en a un, je suis d'accord avec vous, mais vous pouvez lire le texte de Jean-Claude Leclerc; il dit que les numéros, c'est ce qu'il y a de plus farfelu. La même production, d'une même compagnie, porte le même numéro; d'une année à l'autre, on utilise les mêmes numéros; entre certains fabricants, ils utilisent les mêmes numéros. Donc, à quoi sert un numéro de série s'il ne fait pas une différence entre chacun des véhicules?

M. Lessard: Concernant l'immatriculation, vous parliez d'une vignette qu'on pourrait coller...

M. Labrecque: Autocollant ou plaque de plastique.

M. Lessard: Ceci n'empêchera pas le vol pour autant, parce que ça s'enlève tout seul.

M. Labrecque: Ce qu'il faut comprendre, on l'explique dans le mémoire, mais je vais vous l'expliquer brièvement, c'est qu'il n'y a pas de panacée au vol des vélos. S'il s'en vole 20 000 annuellement, dans la ville de Montréal, on ne règlera pas ça demain matin. Il faut mettre plusieurs éléments en place. L'immatriculation en est une. Premièrement, il faut que ce soit à la grandeur du territoire québécois, parce que, d'une municipalité à l'autre, ça ne sert à rien.

Disons que c'est acquis, qu'on est obligé d'avoir une plaque. Le jeune ne peut circuler sans plaque. Donc, il est obligé d'en poser une s'il a enlevé celle de la bicyclette volée. Il est obligé, l'année suivante, de se présenter avec son véhicule pour acheter une nouvelle plaque. C'est lors de ce nouvel achat qu'on vérifiera le numéro de série et on dira: Ce véhicule ne t'appartient pas, comme cela se fait pour les véhicules automobiles.

M. Lessard: C'est une mesure parmi d'autres.

M. Labrecque: C'est une mesure parmi d'autres.

Mme Roy: C'est un système à mettre en place.

M. Lessard: Il y a toujours le problème du piéton ou du cycliste, lorsqu'on vient pour lui imposer une peine selon le Code de la route ou le code de la bicyclette qu'on pourrait avoir; on a un chapitre sur les piétons, on peut avoir un chapitre sur la bicyclette. Il va falloir y aller, comme on le disait, de façon réaliste; on ne peut faire des lois inapplicables. Comment, par exemple, un policier peut-il donner une peine si la personne refuse de s'identifier?

M. Labrecque: Ce qu'on propose, c'est la confiscation du véhicule, c'est de permettre au policier de confisquer le véhicule, parce que la personne a commis une infraction. Premièrement, quand c'est un mineur, c'est difficile; on peut lui donner de l'information du type brochure sur la sécurité. Si l'infraction commise est majeure, on peut confisquer son véhicule et lui dire de se présenter au poste de police pour le récupérer ou lui donner de l'information sur la sécurité, lui demander de décliner son identité, s'il faut lui imposer les \$50 d'amende minimale pour l'ensemble des infractions.

Mais brûler un feu rouge, ce n'est pas une infraction mineure, c'est une infraction majeure. Les policiers doivent commencer à donner, peut-être pas des contraventions, mais dire aux cyclistes: Vous avez enfreint un règlement. Cela non plus, ce n'est pas pour demain matin. Ce serait porter l'odieux d'une situation seulement sur un type de véhicule.

M. Lessard: Quand vous parlez du feu blanc et du feu rouge arrière...

M. Labrecque: Oui.

M. Lessard:... est-ce que vous parlez d'un feu réel blanc...

M. Labrecque: Oui, un feu implique un éclairage actif, cela n'implique pas une "réflectorisation", parce que, pour que le réflecteur fonctionne, ça prend une source lumineuse. Quand le vélo est de côté, quand on est dans une courbe, on ne le voit pas. Et le temps de réaction à 60 km/h, 90 km/h est court. Quand on parle de feu avant, de feu arrière, on parle aussi d'une bicyclette en mouvement. Si on ne parle pas d'une bicyclette en mouvement, on exclut les dynamos, comme à l'heure actuelle dans le Code de la route; on dit: En mouvement ou immobilisé avec feux avant et arrière. On élimine complètement les dynamos, donc on oblige les cyclistes qui veulent respecter la loi à se procurer un système à batteries, donc à utiliser un système inefficace, coûteux et à changer les batteries fréquemment. Cela entraîne de la pollution; ensuite, l'éclairage est loin d'être suffisant avec des batteries.

M. Lessard: Il reste quelques minutes, je présume que le député de Gatineau... Votre mémoire est un mémoire d'avant-garde, très bien préparé.

Mme Roy: On le trouve conservateur.

M. Lessard: Vous le trouvez conservateur...

M. Labrecque: On le trouve conservateur.

M. Lessard: Je veux dire par rapport au Québec. Je comprends que si vous allez à Amsterdam ou ailleurs...

Mme Roy: Non, on est très localisé.

M. Labrecque: Ce que je voulais souligner, c'est qu'il faut absolument qu'il y ait des règlements qui soient changés. Je prends le règlement qui nous oblige à circuler assis, je prends le règlement qui nous interdit les accotements; il faut que ce soit changé, sinon c'est vraiment un non-sens d'application, à la base.

M. Lessard: On va s'ajuster.

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

M. Gratton: Très brièvement, M. le Président, je voudrais demander à nos invités de ne pas être trop sévères à l'endroit de ceux qui ont rédigé l'avant-projet de loi. Je suis moi-même un cycliste assez assidu et je vous avoue qu'avant l'audition de votre mémoire j'aurais probablement eu exactement la même réaction qu'ont eue les rédacteurs

du projet de loi, c'est-à-dire presque celle d'oublier la bicyclette. Ce n'est pas dans nos moeurs, ce n'est pas dans nos traditions et il est bon que des personnes comme vous viennent le rappeler au législateur.

Je trouve que votre mémoire fait preuve d'une recherche très poussée et très positive et mérite sûrement d'être l'objet d'une analyse complète de la part des fonctionnaires du ministère des Transports. Je suis heureux de constater que le ministre des Transports s'y est engagé. Il y a des éléments dans vos recommandations qui, comme vous le disiez il y a deux secondes, méritent et doivent être incorporés dès maintenant au projet de loi qu'on étudiera prochainement. Il y en a d'autres qui, comme vous le disiez — c'est un aspect intéressant que j'ai noté — ne seront probablement jamais respectés, en tout cas, à brève échéance et qui seraient plutôt difficiles, sinon impossibles d'application. Mais, le fait d'être inclus au Code de la route ou dans une recommandation découlant du Code de la route ou même dans le cas, par exemple, des mesures que vous préconisez contre le vol, peut-être bien dans la Loi sur la protection du consommateur — ça reste à voir — cela les inclut automatiquement dans les manuels d'éducation des jeunes et des moins jeunes, si possible.

C'est un aspect assez intéressant que vous avez soulevé, qui a retenu mon attention. J'aurais voulu moi aussi vous poser plusieurs questions plus détaillées. Je vous promets qu'on fera une étude exhaustive de votre mémoire et je m'engage même à vous faire parvenir — je sais que vous l'obtiendrez de toute façon — copie du projet de loi et à faire en sorte que vous soyez consultés également au moment du dépôt du projet de loi.

M. Labrecque: D'accord.

M. Gratton: Je pense que selon ce que vient de nous dire le ministre, vous y retrouverez tout au moins certains des éléments que vous préconisez et on tâchera, en tant qu'Opposition, parce que c'est notre rôle, d'en faire incorporer d'autres, si c'est là votre désir et notre jugement. Je vous remercie.

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

M. Lessard: Je voudrais ajouter une chose, concernant l'immatriculation. Cela ne sera pas reçu avec joie dans toutes les régions du Québec. Il reste que les cyclistes nous en demandent de plus en plus au ministère des Transports, ils nous demandent des pistes cyclables, ainsi de suite, ça devient un véhicule routier, qui utilise particulièrement les routes, contrairement à des véhicules comme la motoneige.

M. Labrecque: Qui est en sentiers, mais hors réseaux routiers.

M. Lessard: Puisqu'on investit, on parlait tout à l'heure de tout près de \$3 millions, à part de la

contribution du Haut-Commissariat, ce serait probablement normal que le cycliste qui utilise les voies routières, les voies de circulation, participe aussi au financement.

Mme Roy: En tant que citoyen aussi.

M. Labrecque: On est d'accord...

M. Lessard: En tant que citoyen, mais...

Mme Roy: Si on n'observe pas les règlements de circulation, souvent, c'est parce qu'on se sent moins impliqué. C'est une constante qu'on retrouve chez les jeunes.

M. Labrecque: Je vais lancer une invitation pour... sans que vous... on a souligné qu'il y avait un manque, au niveau du ministère, quant à sa

connaissance particulière et technique de pointe concernant la bicyclette, c'était évident par certains règlements; il y a une expertise qui est là, Robert Letarte en est l'exemple. Mais on est prêt à travailler encore longtemps et particulièrement sur le Code de la route. On vous remercie beaucoup.

Mme Roy: Parce que les cyclistes nous en demandent aussi.

M. Lessard: On vous remercie beaucoup, mais jusqu'ici, on a collaboré avec vous.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Labrecque et Mme Roy, de votre apport à la commission. La commission ajourne ses travaux à mardi, le 4 septembre, à 10 heures.

Fin de la séance à 17 h 59

ANNEXE A

Mémoire présenté par

L'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec Limitée

Relativement à l'avant-projet de refonte du Code de la Route

Août 1979

L'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec Limitée réunit onze (11) associations régionales de marchands d'automobiles regroupant plus de huit cent vingt-cinq (825) membres, tous des marchands d'automobiles possédant une franchise dûment reconnue des grands manufacturiers d'automobiles.

Les diverses instances de l'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec ont étudié avec intérêt et attention l'ensemble des dispositions contenues dans l'avant-projet visant à modifier et refondre le Code de la route actuel. Les membres de l'Association ont pu apprécier l'esprit innovateur du législateur en certaines matières contenues à l'avant-projet et plusieurs modifications et précisions apportées ne sauraient, dans leur ensemble, qu'emporter l'adhésion de l'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec. L'Association a toujours voulu collaborer étroitement avec le Ministère du Transport et le Bureau des Véhicules Automobiles sur tout sujet touchant de près ou de loin le domaine de l'automobile. Nous sommes heureux de constater que, comme par le passé, plusieurs de nos interventions et représentations aient été l'objet d'une attention particulière et se soient transposées en mesures législatives, réglementaires ou administratives.

À l'égard de l'avant-projet relatif au Code de la Route, nous ne voudrions souligner que quelques points sur lesquels, nous semble-t-il, des précisions gagneraient à être apportées.

Sur un plan général, en premier lieu l'avant-projet annonce une loi-cadre éventuelle dont les pouvoirs de réglementation sont très étendus tant par les sujets sur lesquels la réglementation peut porter que par la juridiction absolue accordée au gouvernement aux fins de prescrire des normes qui pourraient avoir pour effet d'altérer la portée initiale de la législation. Il est ainsi difficile d'apprécier la portée réelle de certaines dispositions législatives éventuelles notamment aux chapitres des permis, des cautionnements, de l'inspection mécanique d'un véhicule routier.

En outre, nous nous interrogeons sur la juridiction du gouvernement quant à la prescription par voie réglementaire de dispositions relatives aux normes de construction eu égard aux équipements dont peuvent être munis des véhicules routiers. Sur le pouvoir réglementaire cependant, notre principale préoccupation et représentation est à l'effet que la loi éventuelle devrait prévoir, comme c'est le cas dans d'autres législations récemment adoptées, la publication des règlements à intervenir en application de la loi permettant dans un délai d'au moins soixante (60) jours de faire valoir tout commentaire, remarque ou opposition aux règlements ainsi annoncés par publication dans la Gazette Officielle. Cette prévision permettrait ainsi à toute partie intéressée de faire valoir toute représentation utile sur le contenu de la réglementation découlant de la loi.

Sur un plan plus particulier, en second lieu l'Association désire faire valoir certains points de vue visant à faire préciser quelques articles de l'avant-projet. Les membres de l'Association ont fait valoir à quelques reprises au cours des années antérieures qu'il leur semblait utile pour des fins administratives gouvernementales entre autres, de distinguer les types et catégories de commerçants de véhicules routiers. Ainsi, les concessionnaires d'automobiles qui, par définition, sont ceux qui détiennent une franchise d'un manufacturier reconnu de véhicules automobiles assument à eux seuls la totalité des ventes de véhicules automobiles neufs au Québec. Leur commerce accessoire et connexe se situe ainsi dans la vente des voitures usagées ainsi que dans l'entretien, la réparation et la modification de véhicules automobiles.

Il est vrai que l'avant-projet apporte une modification à ce chapitre comparativement aux dispositions du Code actuel qui utilise le terme de "commerçant". En effet, l'avant-projet utilise le terme "marchand" sans toutefois apporter les distinctions souhaitables en terme de définition, entre ceux qui détiennent une franchise pour la vente de véhicules automobiles et ceux qui font exclusivement commerce de véhicules usagés. Une telle distinction comporte des intérêts administratifs certains sur le plan de l'enregistrement des commerces, des permis, des cautionnements et de l'immatriculation. Nous nous permettons de signaler qu'une distinction de cette nature et de cet ordre a été effectuée dans la Loi relative à la protection des consommateurs.

Au surplus, par certaines dispositions de l'avant-projet, le gouvernement fait valoir son intention de procéder par voie réglementaire à l'institution de l'inspection mécanique des véhicules routiers: dans cet ordre d'idées, la distinction des catégories de marchands prend une importance prépondérante selon que nous nous en exprimons plus loin dans le présent mémoire.

Il est apparu à l'Association que certaines dispositions contenues à l'avant-projet ont pour objet de faciliter d'une part l'identification administrative des véhicules routiers, leur provenance, les transactions dont ils sont l'objet, leur propriétaire et, d'autre part, le travail policier de recherche dans les cas d'infractions et de vols. C'est le cas des dispositions consignées entre autres aux articles 55, 101 et 108 de l'avant-projet.

Cet objectif de faciliter l'identification administrative des véhicules routiers aux fins entre autres d'améliorer les résultats des recherches policières est un objectif qui, pour louable qu'il soit, nous semble entraîner des difficultés d'application dans la pratique quotidienne de l'opération des commerces, des ventes, des échanges ou location de véhicules automobiles. Ainsi, la définition de "propriétaire" proposée par l'avant-projet ferait en sorte que dorénavant, un personne locataire d'un véhicule routier pour une période d'un (1) an ou plus serait considérée comme propriétaire effectif du véhicule automobile. Cette disposition nous semble pouvoir créer une confusion certaine en ce qui a trait au titre propriété réelle du véhicule automobile. Nous comprenons que l'immatriculation prévue au chapitre 3 de l'avant-projet témoignerait de la qualité de propriétaire au sens du Code de la Route. Nous nous permettons à cet égard de rappeler nos représentations antérieures sur ce sujet. Il nous apparaît que le contrôle du véhicule automobile loué par le locateur est rendu beaucoup plus difficile en tenant compte des transactions possibles dont peut faire l'objet un tel véhicule, si le locataire est réputé propriétaire lorsque la location en est une pour une période d'un (1) an ou plus. Nous soumettons que le locateur doit demeurer seul propriétaire du véhicule automobile ce qui n'empêche pas, au niveau de l'immatriculation, d'identifier le locataire aux fins d'imputer à la bonne personne les infractions éventuelles au Code de la Route.

Sur ce sujet, la suggestion que nous formulons nous semble davantage satisfaire aux dispositions de l'article 55 proposé à l'effet qu'une personne qui conduit un véhicule routier, lorsqu'il s'agit d'un véhicule loué, doit avoir avec elle le contrat de location. Le sous-alinéa b) de l'article 55 nous apparaît particulièrement pertinent dans le cas d'un contrat de location à court terme, c'est-à-dire pour une location de moins d'un (1) an. Cependant, lorsqu'il s'agit de location à long terme, il nous semble qu'il y aurait discordance entre la définition de "propriétaire" et l'obligation d'avoir avec soi le contrat de location. En effet, pour satisfaire à la définition de "propriétaire" tel que proposé, le certificat d'immatriculation porterait le nom du locataire, dès lors considéré comme propriétaire au sens du Code de la Route, alors que le contrat de location ferait foi de la qualité de locataire du véhicule routier sous bail. La suggestion voulant que l'immatriculation porte à la fois le nom du propriétaire véritable et celui du locataire nous semblerait donc satisfaire aux objectifs recherchés. Par ailleurs, dans plusieurs cas, notamment lorsqu'il s'agit de flotte de véhicules de location sous bail par un même locataire, la pratique commerciale n'exige pas qu'il y ait un contrat pour chacun des véhicules sous bail. Nous soumettons donc que le port avec soi du contrat de location ne devrait prévaloir que dans le cas de location à court terme.

Les dispositions de l'article 108 proposé visant à obliger un marchand de véhicules routiers à faire un rapport mensuel de tout achat, vente ou échange de véhicules routiers usagés ou neufs effectué durant le mois nous semblent particulièrement destinées à exercer un contrôle sur la provenance et la destination du véhicule routier en terme d'achat, d'échange et de propriété de tel véhicule routier. Nos représentations sur ce sujet reprennent, dans un premier temps, l'idée de la distinction devant être faite entre les concessionnaires franchisés d'automobiles neuves ou camions et les autres marchands de véhicules routiers. En effet, l'article tel que libellé obligerait le concessionnaire de véhicules automobiles à tenir et à fournir un rapport des voitures neuves qui lui sont livrées par le manufacturier. Cette

obligation à elle seule représente un fardeau administratif lourd et onéreux qui ne permet pas pour autant, nous semble-t-il, de satisfaire aux objectifs précités puisque ces véhicules n'ont pas encore fait l'objet d'immatriculation. En ce qui a trait aux autres véhicules routiers, l'ensemble des renseignements fournis par les concessionnaires au Bureau des Véhicules Automobiles sur les véhicules routiers, objet de transactions, nous semble suffisant pour permettre la réalisation des objectifs visant à l'identification de tels véhicules routiers et ainsi faciliter la tâche des forces policières dans les cas où des recherches doivent être effectuées. L'organisation administrative exigée de la part d'un concessionnaire franchisé fait en sorte que les renseignements utiles et nécessaires à l'égard d'un véhicule automobile soient facilement disponibles au niveau de l'entreprise, même sans qu'il soit nécessaire d'imposer le fardeau additionnel d'un rapport mensuel.

Par ailleurs, en ce qui a trait à l'émission des permis de garagistes, de marchands et de recycleurs, nous nous interrogeons sur le fait que de tels permis ne peuvent être délivrés qu'à titre personnel au représentant dûment mandaté d'une corporation, ce dernier étant pour les fins du chapitre relatif au permis, considéré comme propriétaire. Encore une fois, dans le cas des concessionnaires franchisés, il ne fait pas de doute que l'entité corporative est une entité responsable et identifiable et, qu'en conséquence, l'émission de permis à titre personnel n'ajoute en rien à la garantie recherchée par le législateur. Au surplus, la mise en oeuvre des dispositions de l'article 101 proposé nous semble comporter des conséquences administratives sérieuses sur le système des cautionnements collectifs tel que connu et appliqué actuellement pour et par les concessionnaires franchisés. En conséquence, il y aurait donc lieu de préciser à tout le moins, la responsabilité de la corporation et la responsabilité du représentant mandaté de la corporation si telles dispositions étaient maintenues. Il apparaît de plus que les concordances nécessaires devraient être effectuées au texte de la loi en ce qui concerne la nature et les conditions du cautionnement prévues à l'article 102.

En dernier lieu, l'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec note que plusieurs articles de l'avant-projet traitent de l'inspection mécanique des véhicules routiers. Comme la mise en oeuvre de dispositions traitant de ce sujet spécifique semble devoir se faire par voie réglementaire, nous nous permettons de réitérer notre position à l'effet que l'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec démontre un vif intérêt pour toute législation ou réglementation visant l'inspection obligatoire des véhicules automobiles. L'Association soumet que dans le cadre de l'inspection obligatoire des véhicules automobiles et de l'émission des certificats de conformité mécanique, elle peut et doit jouer un rôle prédominant dans la mesure où les membres, marchands d'automobiles franchisés, apparaissent comme l'outil indispensable à l'émission des certificats de conformité mécanique.

Les marchands d'automobiles franchisés au Québec ont à leur disposition un personnel hautement qualifié qui doit suivre un entraînement spécialisé et constamment renouvelé pour être en mesure d'assurer un travail compétent et sécuritaire, eu égard aux véhicules produits par les manufacturiers, en tenant compte des progrès constants en mécanique et des changements apportés régulièrement pour satisfaire aux exigences des normes législatives relatives aux véhicules automobiles.

De plus, point n'est besoin d'insister sur l'organisation tant physique qu'administrative des commerces opérés par les marchands d'automobiles franchisés. Il est de leur obligation, en vertu de la franchise détenue, de posséder des ateliers de mécanique équipés de l'outillage le plus perfectionné et le plus récent pour rencontrer les exigences techniques soulevées par les modifications mécaniques apportées aux nouveaux modèles de véhicules automobiles. Ces exigences supposent des lieux physiques bien aménagés et pouvant satisfaire aux nécessités des services à être rendus aux détenteurs de véhicules automobiles et camions.

C'est dire qu'au niveau de la compétence de la main-d'oeuvre spécialisée, de l'équipement technique perfectionné et de l'organisation physique et administrative, les marchands d'automobiles franchisés au Québec offrent la meilleure garantie d'un service d'inspection technique des véhicules automobiles. Cette qualité des services est hautement assurée tant par les obligations résultant de la franchise émise par un manufacturier que par l'appartenance à l'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec. Nous soumettons qu'il serait logique que les certificats de conformité mécanique soient émis exclusivement par des marchands d'automobiles et de camions franchisés. Si, toutefois, vos recherches démontrent qu'il était nécessaire que d'autres garages spécialisés soient requis pour assurer l'inspection obligatoire des véhicules automobiles, nous insistons fortement pour que des critères de compétence des plus rigoureux soient imposés puisqu'il nous apparaît évident que la qualité des certificats de conformité reposera essentiellement sur l'intégrité et la compétence des mécanismes qui effectueront les examens. Le choix sérieux des candidats assurera seul le succès de l'opération de l'inspection des véhicules automobiles.

Les quelques commentaires qui précèdent constituent certains points de vue que l'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec entend soumettre humblement à l'attention du législateur.

L'Association Provinciale des Marchands d'Automobiles du Québec Limitée

Québec, le 10 août 1979.

ANNEXE B

Mémoire sur la sécurité routière du Québec

Par: Réjean Lévesque,
Sûreté Municipale,
Montmagny.

Présentation

Il me fait plaisir, M. le Ministre et membres de cette commission, de vous soumettre bien humblement ce mémoire sur la sécurité routière du Québec.

Étant policier depuis octobre 1965, je peux avoir une bonne idée sur ce qui se passe sur nos routes et quel comportement nos conducteurs adoptent. Je ne prétends pas avoir des solutions miracles, mais l'opinion d'un policier ne peut surtout pas nuire, bien que j'avance cela sans prétention. La fierté d'être Québécois et le désir de servir ma race sont les deux raisons qui m'amènent ici.

Veuillez donc, M. le Ministre et messieurs de la commission, accepter mes salutations les plus distinguées.

Cordialement vôtre,

Constable Réjean Lévesque.

Avant-propos

La sécurité routière au Québec est un problème qui remonte à plusieurs années, et avec la multiplication des véhicules moteurs, le tout tente à s'accroître.

Il y eut beaucoup de travail de fait pour combattre ce fléau, soit campagnes de sécurité, points de démerite, test d'ivressomètre, écoles de conduite, etc., mais cependant malgré tout ceci, le mal tarde à disparaître.

La compétence des conducteurs est souvent mise en cause, et pourtant, 35% des conducteurs impliqués dans des accidents sont des jeunes qui viennent tout juste de subir avec succès un examen de conduite.

Je crois avant tout que c'est une question de mentalité et de manque de maturité. Comment peut-on améliorer cet état de chose?

Je proposerais d'attaquer le problème par trois moyens: L'éducation, la prévention et la répression. Il serait inutile et coûteux de faire subir un nouvel examen de conduite à tout le monde. En intensifiant nos actions sur les conducteurs récalcitrants, sur les conducteurs de 60 ans et plus et sur nos jeunes conducteurs, nous cernerons rapidement le problème, et la sécurité routière au Québec ne sera plus un rêve, mais une réalité.

L'éducation

Avant d'exercer un métier, il faut apprendre tous les rudiments afin d'en être à la hauteur et de le maîtriser parfaitement. Pour la conduite automobile, il n'en est pas autrement. La conduite d'un véhicule demande une connaissance élémentaire du V.A. que l'on conduit, une étude du code de la route et une maturité, sachant que l'on tient entre nos mains non seulement notre vie, mais celle des autres. Alors, faut-il de la compétence!

Par conséquent je propose:

- Que toute personne désirant un premier permis de conduire soit âgée d'au moins 18 ans, qu'elle suive un cours de conduite obligatoire dans une école de conduite reconnue par le Ministère.

- Que chaque école de conduite ait une période d'allouée à un policier, lequel verrait à sensibiliser les nouveaux conducteurs sur le rôle du policier, et lequel ferait part de son expérience sur différentes scènes d'arrestations et d'accidents.

- Que chaque corps policier désigne un de ses membres à l'éducation, à la prévention, en rencontrant périodiquement les groupements de son territoire, tels que conférences dans les écoles, clubs sociaux, etc..

- Que toutes les bicyclettes soient immatriculées afin d'établir un meilleur contrôle, tant dans le va et vient que dans le bon état de fonctionnement.

- Que toute personne ne possédant pas un permis de conduire régulier et étant propriétaire d'une bicyclette, suive un cours de sécurité à bicyclette.

Prévention

Après avoir éduqué et bien formé nos futurs conducteurs, il convient de continuer le travail par la prévention. La prévention peut se faire de différentes façons.

Par conséquent je propose:

- Que chaque corps policier augmente sa présence aux endroits stratégiques et en faisant une patrouille préventive.
- Que chaque corps policier consacre plus d'importance à la patrouille active en faisant plus de vérifications aux endroits et heures stratégiques, afin de déceler les conducteurs en état de boisson.
- Que tout véhicule circulant sur les routes du Québec ait ses phares allumés afin de mieux se signaler, et cela, jour et nuit.
- Que les conducteurs âgés de 60 ans et plus subissent un examen de conduite avant l'obtention d'un renouvellement de permis, et ce, à tous les quatre ans.
- Que l'on abaisse l'heure de fermeture des débits de boisson à 01:00 hre de la nuit.

Répression

La répression policière n'est jamais populaire, même si elle est indispensable. Malgré l'éducation et la prévention, plusieurs conducteurs défient les lois et se foutent éperdument de la sécurité routière, et par le fait même de la vie des autres et souvent de la leur. Il devient alors important d'avoir cette arme ultime afin d'éliminer sur la route ces personnes insouciantes des lois et règlements.

Par conséquent je propose:

- Que l'on augmente l'amende et les points de démerite à toutes les infractions qui sont les causes les plus fréquentes d'accident, telles que: omettre de faire son arrêt obligatoire, omettre d'arrêter à un feu rouge, dépassement interdit, omettre de céder le passage à un V.A. qui en a la priorité, excès de vitesse, facultés affaiblies, etc..
- Que les conducteurs qui auront accumulé 12 points suivent un cours de conduite supplémentaire, subissent également un autre examen pour l'obtention d'un permis de conduire provisoire d'un an, après une suspension de 3 mois.
- Que les conducteurs qui auront accumulé 9 points suivent un cours de recyclage en sécurité routière.
- Que tout conducteur qui récidivera en accumulant à nouveau 12 points, perde son permis de conduire pour 6 mois et qu'il rencontre un psychologue afin de faire évaluer son degré de maturité.
- Que tout conducteur qui consomme de la boisson alcoolique dans son véhicule sur un chemin public, qu'il soit en marche ou pas, perde 5 points en plus d'une amende.
- Que les corps policiers du Québec fassent des patrouilles avec des véhicules fantômes, afin de mieux déceler les véritables dangers publics.

Conclusion

Ce mémoire que vous venez de lire n'a pas de solutions miracles, mais j'ai voulu par mon expérience, apporter mon aide à la sécurité routière.

L'auteur.