



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 (4)

Le 4 septembre 1979 — No 172

Président: M. Clément Richard

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Association des voituriers artisans remorqueurs incorporée.....	B-7921
Fédération des garagistes et détaillants d'essence du Québec.....	B-7926
Mouvement pro-détecteur de radars.....	B-7929
Chambre des huissiers du Québec.....	B-7936
M. Jacquelin Dumont, à titre personnel.....	B-7940
Lettre de Mme Suzanne Rivest.....	B-7943
Bureau d'assurance du Canada.....	B-7944
Groupe ROUBEC.....	B-7948
M. Guy Marchant, à titre personnel.....	B-7955
M. Paul Mackey, à titre personnel.....	B-7960
Ecole de conduite Lauzon Ltée.....	B-7963
Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur.....	B-7966
Association des marchands de motos du Québec.....	B-7967
Association des recycleurs de pièces d'automobile et de camion Inc.....	B-7973
Association professionnelle des optométristes du Québec.....	B-7976
Association des moniteurs et instructeurs de la conduite automobile.....	B-7980
Annexe: Lettre de Mme Hélène Tétreault.....	B-7984
Mémoire de l'Association nationale des camionneurs artisans Inc.....	B-7984
Lettre de Mme Suzanne Rivest.....	B-7985

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président
M. Denis Perron, président suppléant

M. Lucien Lessard
M. Michel Gratton
M. Armand Russell
M. Raymond Mailloux
M. Georges Vaillancourt

- * M. Bernard Piuze, Association des voituriers artisans remorqueurs incorporée
- * M. Louis-Paul Bouchard, idem
- * M. Gérard Landry, Fédération des garagistes et détaillants d'essence du Québec
- * M. Réal Thériault, idem
- * M. Alain Désy, Mouvement pro-détecteur de radars
- * M. Pierre Dubois, idem
- * M. Maurice Roy, idem
- * M. Serge Roy, Chambre des huissiers du Québec
- * M. André Mathieu, idem
- * M. Jean-Marc Paquet, idem
- * M. Jacquelin Dumont, à titre personnel
- * M. Raymond Mezda, Bureau d'assurance du Canada
- * M. Sébastien Allard, idem
- * M. Georges-H. Boutin, Groupe ROUBEC
- * M. Guy Marchant, à titre personnel
- * M. Paul Mackey, à titre personnel
- * M. Jacques Melançon, Ecole de conduite Lauzon Ltée
- * M. Richard Roy, idem
- * M. Bruce MacMillan, Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur
- * M. Philippe Lelarge, Association des marchands de motos du Québec
- * M. André Lemay, idem
- * M. Jacques Hébert, idem
- * M. Roger Fugère, Association des recycleurs de pièces d'automobile et de camion Inc.
- * M. Jean-Marie Rodrigue, Association professionnelle des optométristes du Québec
- * M. Yves Brodeur, idem
- * M. Pierre Hamelin, Association des moniteurs et instructeurs de la conduite automobile
- * M. Armand Desalliers, idem

* Témoins entendus par la commission

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances

Adresse: Service des Documents Parlementaires

Assemblée nationale

Hôtel du Gouvernement, Québec.

G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 4 septembre 1979

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

(Dix heures vingt-deux minutes)

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, messieurs! La commission parlementaire des transports reprend donc ses travaux ce matin pour entendre d'autres mémoires. Les membres de la commission pour la séance d'aujourd'hui seront: M. Baril (Arthabaska), M. Chevette (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia), M. Perron (Duplessis), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Verreault (Shefford).

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

On peut procéder immédiatement, je pense, à moins que le ministre ait des commentaires. Alors, nous allons procéder à l'audition du premier mémoire, qui est celui de Mlle Hélène Tétreault, qui est indiqué comme dépôt seulement. Je demanderais au service du journal des Débats de l'inscrire en annexe (voir annexe). On passe immédiatement au deuxième mémoire, qui est celui de L'AVARI. Les représentants sont déjà assis à la table. Si vous voulez nous faire la présentation de votre mémoire, M. Piuze.

**Association des voituriers
artisans remorqueurs incorporée**

M. Piuze (Bernard): Oui, M. le Président; Bernard Piuze, procureur de l'AVARI. A mon extrême gauche, Albert Lagacé, secrétaire de l'association, M. Guy Sirois, vice-président et M. Louis-Paul Bouchard, président.

M. le Président, avec votre permission, j'aimerais que le mémoire que j'ai déposé au nom de l'Association nationale des camionneurs artisans, qui est dans la même veine que le mémoire de l'AVARI soit déposé, si la commission est d'accord, au journal des Débats.

Le Président (M. Bordeleau): Je crois qu'on s'était entendu la semaine dernière et qu'on l'avait reporté à aujourd'hui.

M. Lessard: Ici, à l'ordre du jour...

Le Président (M. Bordeleau): C'était le mémoire no 6. Cela va, il sera donc déposé en annexe, (voir annexe)

M. Piuze: Merci, M. le Président. Etant donné que le mémoire de l'AVARI est très bref, je vais me permettre, M. le Président, de vous le lire et je voudrais vous signaler que le mot AVARI, qui est

un terme qu'on retrouve dans le domaine maritime, veut dire l'Association des voituriers artisans remorqueurs incorporée.

L'AVARI est une corporation sans but lucratif qui regroupe des titulaires de permis de transport par remorquage. L'AVARI désire souligner à la commission que le paragraphe 23 de l'article 1 de l'avant-projet du Code de la route se lit comme suit: "propriétaire: une personne qui a acquis un véhicule routier et le possède en vertu d'un titre soit absolu, soit conditionnel qui lui donne le droit d'en devenir le propriétaire ou d'en jouir comme propriétaire, à charge de rendre, ou une personne locataire d'un véhicule routier pour une période d'un an ou plus."

L'AVARI désire souligner à la commission qu'il arrive souvent dans le camionnage que des compagnies mettent des camions à leur nom, alors qu'en réalité ceux qui en font les paiements et l'entretien ce sont les chauffeurs de ces camions. Cette pratique courante permet de contourner la réglementation sur le transport, puisque le transporteur n'a pas besoin de demander à son chauffeur, conformément à la loi, de détenir le permis de voiturier remorqueur et par là, n'est pas assujéti aux taux et tarifs et aux obligations édictés par le règlement 4995 de l'ordonnance générale sur le camionnage.

L'AVARI, au nom de ses membres, désirerait que le texte du paragraphe 23 de l'article 1 spécifie clairement que la propriété du véhicule ne doit pas avoir pour effet de contourner la Loi des transports et ses règlements.

L'AVARI remercie la commission de lui avoir permis de se faire entendre et tient à signaler qu'elle sera présente lors de la réunion, ce que nous avons fait ce matin.

C'est la même chose, M. le Président, avec votre permission, concernant le mémoire de l'ANCAI, sauf qu'il porte sur le camionnage en vrac où on retrouve le même phénomène, en particulier dans le domaine forestier où des véhicules sont mis au nom de compagnies, alors qu'en réalité ce sont des chauffeurs qui en font le paiement.

M. le Président, on vous remercie et nous sommes à votre disposition pour les questions.

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

M. Lessard: M. Piuze, c'est un problème sur lequel on a eu l'occasion de travailler, particulièrement avec des représentants de l'AVARI, dans un dossier bien spécifique. Maintenant, je ne sais pas si, dans le secteur de la forêt, c'est un peu le même que dans le secteur des voituriers, dans le sens suivant: dans le cas de la forêt, c'est la compagnie qui se trouve à louer le camion — d'après mes informations — du propriétaire, donc fait un acte de location et, par la suite, la compagnie engage le camionneur pour le conduire. C'est donc dire qu'il y a deux opérations: d'une part, il y a une opération de location qui est légitime, légale, c'est très difficile d'essayer d'em-

pêcher une telle réglementation et, d'autre part, le conducteur du camion est engagé par la compagnie, de telle façon que le chauffeur de camion se trouve à avoir accès à l'assurance-chômage, en cas de congédiement et autre.

Bien souvent — je reviendrai tout à l'heure à l'AVARI, mais je voudrais que ce soit bien clair, pour moi d'abord — ceci se fait à la demande même de certains camionneurs, c'est-à-dire que, pour s'assurer d'avoir l'accès à l'assurance-chômage, ils aiment mieux louer leurs camions, quitte à être assurés d'être engagés. Il y a un autre problème qui survient. S'il y a congédiement — c'est bien possible, étant donné l'ancienneté à l'intérieur de la compagnie, que le chauffeur soit congédié — le camion demeure comme étant loué par la compagnie.

Est-ce que c'est bien ce cas en ce qui concerne la forêt? Est-ce que c'est bien ce que vous voulez traiter? Sinon, j'aimerais bien avoir des explications supplémentaires parce que je sais que c'est un cas — c'est particulièrement dans un secteur où j'ai eu l'occasion de travailler — qui me paraît assez grave.

M. Piuze: Avec votre permission, M. le Président. M. le ministre, effectivement, vous avez raison. Le problème que vous venez de décrire existe et je pense que le ministre des Transports est non seulement au courant, mais il va très bientôt prendre des dispositions pour légaliser tout ça, pour permettre aux petits camionneurs de retirer de l'assurance-chômage, etc., et de louer son véhicule.

Ce à quoi le mémoire de l'ANCAI faisait référence, c'est vraiment un phénomène où les véhicules sont au nom des compagnies forestières, indépendamment du problème que vous venez de soulever, M. le ministre.

M. Lessard: Sur le premier objet dont j'ai discuté tout à l'heure, vous n'avez pas... A la suite des discussions qu'on a eues, on s'en venait vers une certaine solution à ce problème donc pas d'objection. J'arrive au deuxième phénomène, qui touchait, à ma connaissance, particulièrement l'AVARI, parce que dans un cas précis, on a eu à regarder l'ensemble du dossier.
(10 h 30)

Pourriez-vous m'expliquer le phénomène, comment se fait toute cette procédure? C'est-à-dire qu'il s'agit d'un voiturier remorqueur qui paie entièrement le camion, mensuellement, avec une certaine compagnie de finance, avec une banque, ou autre chose, selon un système connu de tous, et c'est le camionneur ou le voiturier qui signe, par la suite, de bonne foi ou de foi forcée, quelquefois, une entente avec le transporteur comme tel. Il se trouve à donner, même si c'est lui qui est pris pour payer les primes mensuelles, son camion à la compagnie? Est-ce comme ça ou est-ce plus complexe que ça encore? Je sais que c'est très complexe, le dossier.

M. Piuze: Je pense, M. le Président, étant

donné qu'il s'agit d'une question complexe, d'une question de faits pratiques, peut-être que le président de l'AVARI serait en meilleure position que moi pour vous donner des explications.

M. Bouchard (Louis-Paul): Concernant ce que vous avez dit tout à l'heure, la question de mettre le camion au nom des compagnies, cela se fait fréquemment, dans des compagnies de transport qui ne sont pas de la province de Québec, même s'ils sont de la province de Québec, cela se fait actuellement, même pour des "leasing" aussi.

M. Lessard: Comment le camionneur... le camionneur demeure-t-il encore propriétaire de son camion, en réalité?

M. Bouchard: Je pense que l'enregistrement devient la propriété... ce qui indique la propriété du camion, c'est l'enregistrement. A ce moment-là, le propriétaire du camion, l'enregistrement est au nom de la compagnie.

M. Lessard: L'enregistrement est au nom de la compagnie.

Mais comment le camionneur est-il forcé d'accepter de se soumettre à ces conditions, tout en étant dans l'obligation de payer des primes ou le prix du camion?

M. Bouchard: Il est forcé de le faire parce qu'il n'a pas le choix. S'il ne fait pas ça, il ne travaillera pas avec son camion. Il est forcé de le faire.

M. Lessard: Il s'agit de tracteurs. Comme tels, vous tirez des remorques.

M. Bouchard: C'est ça.

M. Lessard: Vous êtes engagés pour tirer des remorques, il s'agit de tracteurs.

Est-ce que c'est comme ça... D'abord, l'AVARI, est-ce que vous regroupez l'ensemble des voituriers remorqueurs? Combien êtes-vous dans votre groupe?

M. Bouchard: C'est un groupe qui commence, on est environ 140 à 150.

M. Lessard: Vous êtes surtout concentrés à Montréal, je pense.

M. Bouchard: Montréal, Québec.

M. Lessard: Dans les grands centres.

M. Bouchard: Dans les grands centres.

M. Lessard: Est-ce que c'est général au niveau des compagnies de transport? Si je comprends bien, les compagnies de transport achètent les remorques comme telles, les chargent, etc. et, par la suite, établissent ce système, mais est-ce qu'il y a de la concurrence dans le secteur des compagnies qui font du remorquage comme ça?

S'il y a concurrence, est-ce que toutes les compagnies agissent de la même façon?

M. Bouchard: Les compagnies n'agissent pas toutes de la même façon. Nous, on travaille avec un permis de voiturier remorqueur, pour certaines compagnies, et d'autres sont pris pour mettre le camion au nom des compagnies. Ils n'ont pas le choix de le faire, parce qu'ils travaillaient pour certaines compagnies, ils ont été congédiés de ces compagnies et là, ils sont pris pour le faire; il faut qu'il le fassent pour pouvoir garder leurs camions.

M. Lessard: A la suite de rencontres, de discussions que vous avez eues avec certains fonctionnaires du ministère des Transports et à la suite du dossier qui m'est arrivé, particulièrement à la suite d'une contestation qui a été faite, de quelle façon... Parce que si je comprends bien, vous êtes pris à la gorge.

M. Bouchard: On est pris pas mal à la gorge, certain, on est lié par un contrat juste avec une compagnie.

M. Lessard: En fait, vous négociez avec la compagnie un contrat de services.

M. Bouchard: Un contrat de services, c'est un contrat qu'elle nous fait signer. On est obligé d'accepter son contrôle, on n'a pas le choix.

M. Lessard: Vous demandez au législateur de prévoir dans la définition du propriétaire une méthode qui corrige cette situation qui permet indirectement de contourner la loi. M. Piuze, du point de vue juridique, quelle serait la solution possible que vous envisageriez ou que vous pourriez proposer au ministère?

M. Piuze: M. le ministre, on voit au milieu du texte les mots "soit conditionnel", qui lui donnent le droit d'en devenir propriétaire. Je pense que le législateur, j'en suis même très fortement convaincu pour en avoir parlé au sous-ministre responsable du Bureau des véhicules automobiles, veut éviter qu'un propriétaire soit obligé de payer deux fois une taxe de vente, de payer deux immatriculations en mettant son véhicule au nom d'une compagnie de finance qui ait un lien dessus. C'est ce qu'on voulait prévoir. Evidemment, en ouvrant cette porte, on permettait ce qu'on vit actuellement dans le domaine du vrac, ce qu'on vit aussi dans le domaine des voituriers remorqueurs, à savoir mettre les véhicules au nom des compagnies.

Pour les camionneurs qui sont voituriers remorqueurs, c'est peut-être plus facile pour les compagnies de les amener à faire ça, parce qu'ils ont, en vertu de la loi, des permis qui sont strictement rattachés à une compagnie en particulier. Si la compagnie dit: Demain matin, je n'ai plus besoin de vos services, il est évident que ce gars se ramasse avec un équipement de \$60 000 qu'il ne peut plus légalement utiliser.

M. Lessard: Une précision, si vous me permettez, si je comprends bien, le voiturier remorqueur n'a pas de permis de transport.

M. Piuze: Il a un permis émis par la Commission des transports en vertu de l'article 41a de l'ordonnance générale. C'est un permis de tireur; il a le droit de tirer, mais à contrat, exclusivement pour une compagnie bien particulière.

M. Lessard: Pour une compagnie bien particulière et c'est la compagnie comme telle qui a le permis général de la Commission des transports qui permet de tirer...

M. Piuze: C'est ça, M. le ministre. C'est elle qui détient le permis émis aussi en vertu de l'ordonnance générale. Le tireur, qui est le voiturier remorqueur, a le droit, si la commission lui accorde le permis de 41a, de tirer, mais exclusivement sur ses circuits à lui et en vertu de contrats bien particuliers qu'il a avec la compagnie en question.

M. Lessard: Dans le fond, actuellement, le Code de la route, tel qu'il est stipulé, permet une telle chose. Cependant — vous me corrigerez, s'il y a lieu — la compagnie se trouve indirectement à contourner la loi du transport général, que ce soit le règlement du vrac ou le règlement du transport général.

M. Piuze: C'est ça, M. le ministre, en mettant des camions au nom de la compagnie. Il faut comprendre que le volet est double. Vous venez de toucher deux problèmes, d'une part, la réglementation en ce qui concerne les voituriers remorqueurs, à savoir qu'ils sont à contrat, et aussi une disposition qu'on retrouve dans le Code de la route qui permet, si les gars ne sont pas d'accord, de dire à n'importe qui: Achète-toi un camion, je vais le mettre à mon nom, comme compagnie, sur mes circuits et tu vas transporter pour moi. Je peux en parler plus pour la forêt, parce que c'est un problème que j'ai vécu plus longtemps. C'est bien sûr qu'en forêt, un camion, au bout de trois ans, M. le ministre, il est fini et le camionneur a fini de payer le camion, les mensualités. La compagnie lui dit alors: Si tu veux continuer de travailler pour nous autres, je vais remettre un nouveau camion à mon nom et je vais te donner de l'ouvrage pour trois autres années. Cela dure indéfiniment et ça se répète.

M. Lessard: L'individu continue de payer le camion.

M. Piuze: Toutes les dépenses, les mensualités...

M. Lessard: C'est déduit directement du salaire que rapporte le camion, si vous me permettez.

M. Piuze: C'est ça.

M. Lessard: Est-ce que vous entrevoyez une solution?

M. Piuze: Pardon?

M. Lessard: Je vous posais la question tout à l'heure: Est-ce que vous entrevoyez une solution?

M. Piuze: En ajoutant "soit conditionnel" qui lui donne le droit d'en devenir propriétaire, dans le cas d'institutions financières, parce que c'est ce que le texte veut couvrir, on pourrait avoir un titre conditionnel. Une entreprise bancaire, une caisse populaire ou une entreprise de finance qui finance le camion pourrait détenir un titre, dans ce cas-là. C'est ce que vous voulez prévoir, je pense et c'est la manière de le formuler qu'il faudrait trouver, ce qu'on aimerait et ce que l'ANCAI aimerait, pour que ça couvre clairement, dans le texte, ce cas, afin d'éviter le phénomène qu'on vit actuellement.

M. Lessard: Je vous remercie. Je vous avoue que c'est un problème très complexe. Je pense qu'actuellement, en collaboration avec vous et l'AVARI, il y a des discussions au niveau du ministère pour essayer de trouver une solution. Je sais qu'il y a des cas là-dedans qui sont assez pathétiques, les gens sont vraiment pris à la gorge. Ils n'ont pas le choix, c'est: Signe ou tu perds tout.

En tout cas, on va considérer très sérieusement votre mémoire, soit par le Code de la route ou autrement — parce que le Code de la route ne peut pas régler tous les problèmes de contournement de la loi du camionnage général — soit par autre chose. Je vais demander aux officiers du ministère de travailler sur ce sujet. L'Opposition a certainement été informée de la situation. Je pense que ce n'est pas nouveau, le député de Charlevoix a eu à vivre les mêmes problèmes; peut-être que dans Gatineau, c'est le même problème. Les solutions ne sont pas faciles à trouver.

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

M. Gratton: M. le Président, quant à nous, nous remercions l'AVARI aussi bien que l'ANCAI pour une présentation semblable, de nature particulière et qui ne manque pas de susciter un intérêt certain chez nous. C'est avec beaucoup de dégoût qu'on collaborera avec le ministre afin d'essayer de trouver une solution quelconque à cette situation.

Le Président (M. Bordeleau): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: J'ai une question à poser à celui qui a déposé le mémoire ici, cela ne me semble pas trop clair. Je sais que plusieurs corporations ont un nombre limité de camions, comme des scieries vont prendre des camions à leur nom et en assument la responsabilité totale. Le chauffeur fait le transport, au mille, et à tous les mois la compilation se fait, on paie les dépenses du ca-

mion et le reste va au chauffeur, en plus de son salaire. Est-ce que c'est ce qu'on dénonce actuellement ou si c'est un problème différent?

M. Piuze: C'est aussi ça qu'on dénonce, sauf que, M. le député de Brome-Missisquoi, je voudrais vous signaler qu'en vertu des subventions que le gouvernement fédéral accorde pour le transport de bois, il y a une distinction qu'il faut faire entre ceux qui se trouvent au sud, ce qu'on appelle la ligne Borden, la route Kennedy, où il y a des subventions qui sont accordées à ceux qui détiennent des permis d'exploitation. Alors, on retrouve un phénomène qui est peut-être différent, c'est que les compagnies, c'est vrai qu'elles ont des camions à leur nom, mais comme elles ont pu le faire dans le passé, elles se sont organisées pour avoir des permis à leur nom, ce qui leur donne droit à des réclamations pour les subventions fédérales.

M. Russell: C'est simplement cet abus que vous dénoncez; donc il s'agirait de demander au fédéral qu'il retire les subventions, ça réglerait le problème.

M. Piuze: Absolument pas, c'est simplement un exemple que je vous donne. Ce qu'on dénonce, M. le député, ce sont les abus que peut occasionner une loi qui permettrait à n'importe qui de dire: Je vais mettre le camion de M. Untel à mon nom et c'est d'autant plus facile dans le domaine des voitures remorqueurs qu'ils sont liés directement à une seule entreprise bien particulière.

Si, par exemple, la Commission des transports du Québec, qui fixe des taux et tarifs dans le cadre de ses pouvoirs, fixe des taux minimaux et que la compagnie s'aperçoit que par ce jeu, elle peut, d'une part, aller en bas des taux qu'elle va payer aux camionneurs, c'est bien sûr qu'elle va mettre le camion à son nom et souventefois, ces gens se trouvent pris dans un cercle puisqu'ils n'auraient probablement pas les moyens de s'acheter un camion.
(10 h 45)

En évitant ces abus par une loi qui soit plus stricte, on éviterait que les gens entrent dans le domaine du camionnage, alors qu'ils n'ont pas le capital pour y entrer, au point de départ et, d'autre part, on s'assurerait d'une plus grande santé économique de la part des transporteurs qui sont dans le domaine.

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

M. Russell: C'est une question de détail, je pense, de comprendre et de déceler le problème. On doit coopérer avec le ministre pour s'assurer que la situation du transport s'améliorera au Québec parce qu'actuellement ce n'est ni acceptable pour l'industrie... l'industrie même commence à être malade. Peut-être qu'en examinant cette question que j'ai soulevée en profondeur, on pourrait l'améliorer.

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

M. Lessard: Le problème qui se pose — c'est là qu'on trouve difficilement des solutions — est le suivant, M. Piuze: Qui peut empêcher un individu qui fait du remorquage, ou un autre individu qui fait du transport du bois — il me semble qu'il y a des droits, des responsabilités individuelles — qui peut empêcher cet individu de céder son camion, alors qu'il sait qu'il n'en sera jamais propriétaire, à une entreprise qui l'immatricule en son propre nom? Comment l'Etat, comment le législateur peut-il empêcher ça? N'est-ce pas intervenir indirectement dans des contrats individuels, ça?

M. Piuze: M. le ministre, il y a un principe de droit qui veut que, ce qu'on ne peut faire directement, on ne peut pas le faire indirectement non plus. C'est bien sûr que le contrôle est très difficile à exercer. Cependant, supposons, pour les voituriers remorqueurs, que vous décidiez par une réglementation de donner le droit à ceux qui détiendraient ces permis de tirer n'importe qui au Québec, donc de ne plus être lié avec une compagnie en particulier, il est bien évident que là, vous auriez au moins 80% de ces cas qui n'existeraient plus, parce que les gens pourraient aussi tirer d'autres entreprises que celles au nom desquelles ils sont obligés de mettre leur véhicule.

Autrement dit, un élargissement de la loi pourrait corriger une partie de ce problème.

M. Lessard: On travaille à ça actuellement.

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

M. Mailloux: Me Piuze, on va prendre le cas d'une compagnie forestière qui a un volume de bois à transporter. Elle est propriétaire des camions. Vous donniez l'exemple selon lequel elle force quelqu'un à faire les paiements du camion dont elle est propriétaire; elle obligerait le voiturier remorqueur à faire les paiements. C'est ce qui se produit dans certains cas?

M. Piuze: Dans certains cas.

M. Mailloux: C'est elle qui paie l'immatriculation, la compagnie; qui assume les responsabilités d'assurance? Toujours la compagnie?

M. Piuze: C'est le camionneur qui paie tout ça, à même l'argent que la compagnie... le président pourrait peut-être en parler, il vit le problème.

M. Bouchard: C'est retenu, soit \$0.02 le mille ou quelque chose comme ça, de la paie du gars, il paie ses permis, il paie tout.

M. Mailloux: C'est toujours enlevé, mais la transaction se fait toujours, que ce soit dans le domaine de l'assurance ou de l'immatriculation, au nom de la compagnie.

M. Bouchard: Toujours au nom de la compagnie.

M. Mailloux: Je voudrais vous poser la question suivante: La compagnie, pour autant que c'est à son nom, fait du compte propre.

M. Piuze: A ce moment-là, elle se trouve à faire du compte propre.

M. Mailloux: Elle fait du compte propre. Alors que dans la même action, pour l'autre, ce serait contre rémunération. On évite le "contre rémunération". Est-ce à dire que, devant le fait d'augmentations successives de la part de la Commission des transports, les compagnies auraient tendance à agir de la sorte pour éviter des augmentations de coût de transport ou ces choses-là?

M. Piuze: Je ne suis pas prêt, M. le ministre...

M. Mailloux: Ex.

M. Piuze: Excusez-moi, M. le député. Je ne suis pas prêt à...

M. Lessard: Cela m'est arrivé plusieurs fois de l'appeler M. le ministre aussi, après.

M. Piuze: Excusez-moi, M. le ministre.

Je ne suis pas prêt à dire ça, mais il y a une chose qui est certaine, c'est bien sûr que si, demain matin, il y a quelqu'un qui me dit: Achète-toi un camion, je vais le mettre à mon nom, je vais te donner de l'ouvrage pour trois ans et ça va te permettre de payer tes assurances, ça va te permettre de faire tes paiements, en tout cas, tu vas avoir de l'ouvrage pour faire marcher et conduire ton camion.

C'est tentant, même si je n'ai pas un cent de côté, de dire: D'accord, j'embarque dans l'affaire. Seulement, j'embarque, mais au détriment de qui? D'abord, à mon propre détriment dans le fond, parce que je n'ai pas le capital pour être là et je ne devrais pas y être. Deuxièmement, au détriment, bien sûr, des titulaires de permis qui transportent sur les mêmes circuits et, dans le fond, les sommes qui me seraient versées sont définitivement des montants inférieurs aux montants versés à un titulaire de permis, parce qu'il y a une réglementation, parce qu'il y a différentes choses. Probablement — je n'ai pas d'étude là-dessus, il y en aura peut-être à la Commission des transports lors des audiences au mois de décembre — que même la compagnie, sur des véhicules où elle a des chauffeurs, des véhicules qui sont à elle, il y a des chauffeurs et il y a des syndicats qui protègent ces chauffeurs; c'est possible que ce soit beaucoup plus rentable pour elle de fonctionner comme ça, parce que le gars qui le conduit dit: Le camion est à moi. Il faut qu'il marche, ce camion.

M. Mailloux: Ce que je voulais laisser entendre, c'est que si la pratique se généralisait, au lieu d'avoir des prix fixés dans un secteur d'activité

donné par la Commission des transports, pour les transports contre rémunération, ça devient du compte propre, à ce moment-là. La compagnie possède normalement ses véhicules avec ce couvert et elle évite toutes les décisions de la Commission des transports.

M. Lessard: J'aurais une dernière question, M. le Président. C'est exactement le problème; je pense que le député de Charlevoix a très bien saisi de quelle façon cette compagnie se trouve à contourner la réglementation générale du transport et j'aurais une dernière question pour l'information des parlementaires. Quitte à faire disparaître le nom de la compagnie, il ne s'agit pas de faire des procès comme tels, mais est-ce que ce serait possible de déposer un tel contrat de services qui se fait entre des voituriers remorqueurs et une compagnie?

M. Piuze: On en a justement ici, il faudrait peut-être biffer les noms.

M. Lessard: Est-ce que la commission accepterait, pour qu'on puisse déposer, pour notre information, de voir un tel contrat? Vous n'êtes pas obligé de le faire aujourd'hui même, immédiatement. Vous pouvez corriger l'en-tête, comme vous voulez, et le remettre par la suite. C'est bien entendu, parce qu'on ne veut pas faire la chasse aux sorcières non plus, ce n'est pas le cas probablement, parce que c'est plutôt vous autres qui êtes pénalisés. On ne voudrait pas... on voudrait voir le problème dans le sens général comment un tel contrat se signe et quelles sont les exigences qu'on demande aux transporteurs. D'accord? Vous n'avez, au cours de l'après-midi, qu'à communiquer avec le président de la commission et nous remettre un tel contrat.

Le Président (M. Bordeleau): Si cela vous est possible de fournir un exemple, on pourra facilement en faire des photocopies et les remettre aux membres de la commission aujourd'hui même.

M. Piuze: Le président, M. le ministre, me souligne justement que dans le cas où les camions sont mis au nom des individus, il semble qu'il n'y ait pas de contrat qui existe. Le camionneur ne signerait pas de contrat. On en a, M. le Président, on va vous en déposer.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Piuze, ainsi que... Oui, M. le député.

M. Russell: Vous avez des cas où l'individu vend son camion à la société ou à la compagnie, vous avez des cas où la compagnie ou la société achète le camion et prend une entente avec l'individu pour faire du transport au mille et ils prennent toutes les dépenses du camion et le surplus reste à l'individu, avec un contrat déterminé, avec un minimum. Cela existe, ces contrats.

M. Piuze: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Merci M. Piuze, ainsi que les membres de l'AVARI et de l'ANCAI aussi, pour l'autre mémoire.

Fédération des garagistes et détaillants d'essence du Québec

Nous passons donc au prochain mémoire qui est celui de la Fédération des garagistes et détaillants d'essence du Québec. C'est M. Thériault, je présume?

Si vous voulez identifier l'autre personne qui vous accompagne.

M. Landry (Gérard): Gérard Landry, de la Fédération des garagistes et détaillants d'essence du Québec.

Le Président (M. Bordeleau): Vous pouvez procéder, M. Landry ou M. Thériault.

M. Landry (Gérard): Nous autres, la fédération des garagistes, représentons à peu près 1400 garages du Québec, soit les garages, stations de service, pas les vendeurs d'automobiles, garages de débosseurs. On trouve que ce qui n'est pas prévu dans le nouveau projet de loi... c'est qu'autrefois on avait le droit, on avait une licence d'affaires pour les remorqueurs. Maintenant, c'est disparu, on est enregistré F comme tous les camions du Québec et, à la suite de ça, c'est que tous et chacun font du remorquage avec des 4x4, jeeps. On croit qu'il y a un danger qui existe lorsque tous et chacun font du remorquage de voitures; c'est fait avec le strict minimum de sécurité et ça peut causer, indirectement, certains accidents.

On croit que les remorques devraient être identifiées différemment des autres véhicules. Je ne sais pas si vous comprenez le problème. C'est que normalement, nous les remorqueurs, on a des remorques équipées avec des "flashers", des lumières de sécurité, ce qui n'est pas le cas pour les 4x4, normalement. Cela peut causer des problèmes pour les véhicules en arrière ou à l'avant, ça peut causer des accidents mineurs ou majeurs dans certains cas. On croit qu'on devrait revenir à l'ancien système d'identification et que seulement les remorqueurs autorisés feraient le remorquage au Québec.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, M. le ministre des Transports?

M. Lessard: Si je comprends bien, M. Landry, autrement dit, c'est parce qu'il n'y a pas de règlement qui reconnaît les remorqueurs comme tels, j'entends bien les remorques de garage; les 1400 dont vous parlez, ce sont des remorques utilisées par des garagistes pour faire du remorquage et équipées comme telles?

M. Landry (Gérard): Equipées pour faire les remorquages, avec tout l'équipement de sécurité sur le camion.

M. Thériault (Réel): C'est que, M. le ministre, il n'y a pas de lettre d'identification. Anciennement, on avait FR qui est disparu, maintenant c'est F tout court.

M. Lessard: Est-ce que les lettres FR que vous aviez avant coûtaient plus cher que la lettre F que vous avez aujourd'hui?

M. Landry (Gérard): Auparavant, l'immatriculation FR nous coûtait, pour un camion en bas de 4000 livres, meilleur marché et il y avait deux taux. Aujourd'hui, ça marche à la pesanteur. Ce n'est pas tellement défini, à l'heure actuelle, la question des prix. C'est que, lorsqu'on remplit nos papiers du ministère des Transports pour avoir une plaque d'immatriculation... J'ai appelé au bureau d'information, quand cela a changé, pour avoir des informations, pour savoir comment procéder, si on devait mettre un poids à charge ou non. Ils ne connaissent même pas la manière de procéder.

C'est un terrain vague.

M. Lessard: Si je comprends bien, maintenant, toute personne qui a une plaque F, même s'il n'est pas équipé comme tel pour faire du remorquage, comme le fait une remorque de garage ordinaire, peut faire du remorquage.

M. Landry (Gérard): A l'heure actuelle, c'est la pratique courante au Québec, tout chacun fait du remorquage. On croit que cela peut occasionner des accidents et qu'il devrait y avoir une loi là-dessus pour améliorer le système.

M. Lessard: Donc, la solution serait un règlement.

M. Landry (Gérard): La solution serait un règlement qui dirait que, pour faire du remorquage au Québec, il faut avoir un équipement minimum pour ce genre de travail. Aujourd'hui, équiper une remorque pour un garage, c'est un investissement de \$18 000 à \$20 000, pour être sécuritaire, pour le client, pour les gens qui viennent et pour le gars lui-même.
(11 heures)

M. Lessard: M. Landry, vous savez qu'on est très réglementé au Québec, et chacun pour avoir son club... Je comprends très bien votre préoccupation de sécurité publique, parce que si je ne suis pas équipé pour faire du remorquage, que je suis immatriculé avec une lettre F, que je n'ai pas de lumières pour indiquer qu'il s'agit de remorquage, il y a une question de sécurité publique. Si on définissait, dans un règlement général — ce sont des hypothèses — les exigences d'équipement pour faire du remorquage, est-ce que ça pourrait mettre fin, quitte à l'identifier par un FR, définir les exigences minimales pour faire du remorquage, est-ce que ça pourrait régler le problème? Comme vous le disiez tout à l'heure, équiper un véhicule

pour faire du remorquage, ça coûte assez cher. Normalement, si ça coûte assez cher, et si les exigences sont assez sévères, au nom de la sécurité publique, ce n'est pas un gars qui fait du remorquage une fois de temps en temps qui va s'équiper. Alors, est-ce que cela pourrait être une solution à votre problème?

M. Landry (Gérard): Ce n'est pas la solution à notre problème, parce que la majorité des garagistes conscients de la sécurité routière, je pense qu'ils sont équipés en conséquence à l'heure actuelle. Cela veut dire que ça n'empêcherait pas les garagistes de faire du remorquage. En tant que garagiste, quand on n'est pas sur la route, si on n'a pas les feux d'identification nécessaires pour le faire, on a un danger de se faire casser les deux jambes.

Le passant qui a un 4x4, il fait du remorquage pour le plaisir, la plupart du temps il se foute de ça. Du côté des garagistes, en faisant une réglementation avec un minimum demandé pour être remorqueur, il n'y a pas de problème parce qu'on est déjà équipé. Les garages au Québec qui font du remorquage ont déjà ces équipements.

M. Lessard: Par contre, dans une tempête de neige, par exemple, quelqu'un a un jeep ou un 4x4 — ne parlons pas de jeep, parce que maintenant, c'est élargi — on est loin des habitations ou loin d'un garage, est-ce que vous auriez des objections à ce que le règlement soit tellement sévère qu'on ne puisse pas permettre à quelqu'un de sortir d'urgence un autre du pétrin?

M. Landry (Gérard): Ce qui arrive, en sortant quelqu'un d'urgence, en voulant rendre service à une personne, on coupe la route et il arrive un accident qui en blesse cinq ou six, cela n'est pas normal non plus. Il y a un strict minimum de sécurité à avoir. Quand on va faire un remorquage, les remorqueurs qui sont conscients du travail qu'ils font prennent toujours le temps de vérifier s'il y a quelque chose qui obstrue la route, puis on allume nos phares, mais ce n'est pas le cas des gars qui ont des 4x4.

M. Lessard: Il y a des endroits au Québec où les remorqueurs sont loin.

M. Landry (Gérard): Il y a peut-être des endroits où c'est loin, mais je pense qu'au Québec on est conscient qu'il y a des garages à peu près partout. Il y a un surplus de garages au Québec, d'après certains ministères; je pense donc qu'il y a possibilité d'avoir des remorqueurs dans à peu près toutes les régions.

M. Lessard: Surtout quand c'est en bas de zéro, comme fait remarquer le député de Gatineau, des fois on a de la misère à en trouver un pour repartir.

M. Landry (Gérard): C'est peut-être ce qui se produit à l'heure actuelle, parce que tout le monde en fait. Qui veut s'équiper d'un camion de \$18 000

à \$20 000 et ne pas s'en servir parce que tous les voisins font du remorquage?

M. Lessard: Est-ce qu'un tel règlement existe en Ontario ou dans les autres provinces?

M. Landry (Gérard): A l'heure actuelle, je crois qu'il y a une réglementation sur le remorquage au Nouveau-Brunswick — je suis situé non loin du Nouveau-Brunswick — parce qu'on n'a pas le droit de toucher à un véhicule, d'aucune manière, dans le fossé, avant que la gendarmerie royale soit là. On n'a pas le droit d'y toucher d'aucune manière. Le remorqueur est passible d'une amende s'il touche à quelque chose. Cela doit être prévu de même pour les particuliers, ils ne doivent pas avoir le droit de toucher à un véhicule.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup, MM. Landry et Thériault.

M. Landry (Gérard): Merci, M. le ministre.

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

M. Gratton: Brièvement, M. le Président. Est-ce qu'il est courant que des personnes qui ne sont pas des remorqueurs, des propriétaires de 4x4 ou autres, parce qu'ils ont l'immatriculation font du remorquage de façon commerciale ou si ça présente seulement... En d'autres mots, est-ce que c'est le propriétaire d'un 4x4 qui rend service à un autre qui est en panne quelque part ou si c'est quelque chose de plus organisé, de plus systématisé que ça?

M. Landry (Gérard): Ce qui se produit aujourd'hui, c'est qu'il y a des gars qui ont des 4x4 qui ne sont pas équipés pour faire du remorquage. Ils en font avec un bout de corde et ils s'en vont avec ça. Il y a même de nos garagistes qui ne sont pas équipés pour le faire et qui le font de manière non sécuritaire.

M. Gratton: En règle générale, ce genre de personnes, ce sont d'autres garagistes, si je comprends bien.

M. Landry (Gérard): Non, pas en règle générale. Il y a des garagistes, comme d'autres groupes de gens, qui le font, ce qui n'est pas normal.

M. Gratton: Quand vous parlez de remorquage, sans doute que vous excluez le service de dépannage, quand la batterie est morte ou quelque chose comme ça. Ce n'est pas de ça que vous voulez parler?

M. Landry (Gérard): Non. Quand on parle de remorquage, c'est quand on va chercher un véhicule qui a pris le côté du chemin...

M. Gratton: Pour le transporter.

M. Landry (Gérard):... ou qui est en panne sur la route, qui a besoin de partir d'un point A pour arriver à un point B. On l'amène à un garage pour qu'on fasse la réparation. C'est ce qu'on appelle un remorquage. Un dépannage, c'est autre chose, parce que tu peux le faire avec un petit camion de service, un jeep ou n'importe quoi. Cela n'implique pas un danger réel sur la route. On parle de remorquage quand on traîne un véhicule derrière un autre.

M. Gratton: D'accord.

M. Landry (Gérard): Le danger est là s'il y a des gens qui suivent les deux véhicules et qui ne voient pas les feux arrière. Souvent, la nuit, si un 4x4 remorque un autre véhicule, il n'y a aucun branchement de lumière qui se fait entre les deux. En arrière, les phares sont éteints, il n'y a rien; c'est un danger pour les autres véhicules qui se trouvent derrière. C'est ce qu'on veut essayer d'éliminer, les dangers qui peuvent se produire.

M. Gratton: Nul doute que vos représentations méritent qu'on s'y attarde et je suis plutôt enclin à croire, comme le ministre, qu'il va s'agir bien plus de la nécessité d'avoir une réglementation plutôt que strictement régir ça par l'émission de plaques d'immatriculation. Je vous remercie, M. Landry.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Seulement une question, M. le Président. Je connais certaines régions où il y a quatre ou cinq garages, quatre ou cinq remorques et, comme vous le dites, c'est tellement dispendieux qu'ils se sont organisés pour qu'il y en ait seulement un qui fasse le remorquage. Mais, dans un cas comme celui-là, est-ce que vous seriez d'accord pour qu'il y ait une fixation de prix maximal pour que le public ne soit pas exploité, comme cela arrive dans certains cas, actuellement?

M. Landry (Gérard): On serait d'accord pour une fixation de prix minimal. Je pense que les garagistes qui opèrent avec un bénéfice... par contre, c'est assez difficile de fixer des prix minimaux qui soient réalistes, si on prend certaines régions...

M. Russell: Je parle surtout d'un prix maximal.

M. Landry (Gérard): Un prix minimal ou maximal, d'accord. Le prix maximal, je crois que, dans certaines régions, il pourrait être plus élevé qu'ailleurs. Dans nos régions, sans qu'il y ait de prix maximal de fixé, pour un remorquage normal fait sur une distance de cinq milles, il y a un prix en vigueur. Il y a peut-être certains endroits au Québec où il y en a qui profitent de la situation, mais la règle normale...

M. Russell: Je pourrais vous donner deux cas bien particuliers pour illustrer ma pensée. Si mon

auto est arrêtée et que la seule chose que ça me prend soit un "boosting", je suis obligé d'avoir une remorque, comme cela est arrivé dans certains cas, et ça coûte \$25. Je trouve que c'est exagéré, surtout quand il s'agit d'un quart de mille. Dans un autre cas, cela a pris un gallon d'essence. Cela a coûté aussi \$25 plus le gallon d'essence et c'était à moins d'un mille encore. Je vous demande s'il n'y a pas là des abus. On est venu avec une remorque, je suis bien d'accord, pas avec une auto ou un petit jeep, quand cela aurait coûté une bagatelle.

M. Landry (Gérard): Je crois que les remorques qu'on emploie... Je fais moi-même du remorquage. Même si on prend une remorque pour aller faire un dépannage, on n'exige pas le taux d'un remorquage, parce que le dépannage va prendre dix ou quinze minutes, tandis que pour un remorquage, on va travailler 1 h 30 ou 2 heures. Ce n'est pas le même travail. Je crois qu'il y aurait lieu d'établir un taux horaire qui soit normal. Un taux horaire maximal devrait être exigé des remorqueurs du Québec. Je ne crois pas que les garagistes du Québec se plaindraient tellement de ça. À l'heure actuelle, le remorquage est calculé selon le temps qu'on y met.

M. Russell: M. le Président, je veux dire simplement ceci: Je suis bien d'accord pour coopérer et tâcher de trouver une solution pour faire en sorte que les remorques qui vont sur les routes soient bien identifiées pour protéger le public, pour sa sécurité, mais je voudrais aussi qu'on prenne des dispositions pour s'assurer que le public du Québec ne se fait pas exploiter, comme cela arrive actuellement dans plusieurs cas. Surtout quand on voit que c'est une auto étrangère, on en profite.

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

M. Lessard: Je voudrais bien vous comprendre. On a une définition au paragraphe 33 de l'article 1, du véhicule de service: "un véhicule d'équipement agencé pour approvisionner, réparer ou remorquer les véhicules routiers."

Si je comprends bien, vous demandez de pouvoir contrôler, en vue de la sécurité publique tout le temps, lorsqu'il y a transport d'un véhicule, d'un point à un autre, mais d'un point minimum à un autre? Comme on le soulignait tout à l'heure, si je m'en vais sur la route de Manie 5 — on prend toujours des exemples qu'on connaît le plus — que je suis rendu à 40 milles dans le bois, que je rencontre quelqu'un qui est en panne, dans une mauvaise situation — je suis encore sur un chemin public — j'ai un 4x4 et simplement en l'attachant, je le sors de la mauvaise situation dans laquelle il est. Est-ce que vous pensez que je n'aurais pas le droit de faire ça? Je le sors sans exiger quoi que ce soit, je ne le fais pas commercialement, je le fais pour rendre service à quelqu'un, la même chose que si quelqu'un est pris dans la neige, on arri-

ve trois ou quatre personnes et qu'on le pousse, qu'on le sort de la neige. Il me semble qu'on fait indirectement du remorquage, mais on le fait, non pas en utilisant un camion. Si c'est ça que vous demandez, j'aurais des gros points d'interrogation aussi.

M. Thériault: Je comprends votre point de vue, M. le ministre. J'ai déjà fait 25 milles dans le parc de la Gaspésie et mon client était parti, j'étais commandé.

Une Voix: C'est vrai.

M. Thériault: Personne n'a payé. Pour ajouter à la question des prix, nous avons des prix de liste suggérés qui sont très logiques. On ne peut pas imposer de prix, on suggère des prix qui sont très logiques.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

Mouvement pro-détecteur de radars

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, messieurs, de la Fédération des garagistes détaillants du Québec. J'appelle un nouvel organisme, le Mouvement pro-détecteur de radars, mémoire no 8-M.

Si vous voulez vous identifier.

M. Désy (Alain): À l'extrême-gauche, M. Maurice Roy, technicien en électronique; à ma gauche, M. Pierre Dubois, conseiller en publicité pour CKSH-TV, télévision Sherbrooke; moi-même, Alain Désy, avocat.

M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, mesdames, messieurs, nous représentons un mouvement qui s'appelle PRODERAD, c'est-à-dire que l'appellation est tirée de pro-détecteur de radars. C'est un mouvement sans but lucratif, formé simplement dans le but de représenter certains détenteurs de détecteurs de radars, pour faire les représentations nécessaires face à la loi qui a été suggérée.

Nous représentons les intérêts d'un organisme connu et désigné comme étant le Mouvement PRODERAD qui franchira bientôt le cap des 1000 membres et nous avons reçu mandat de ces derniers de vous transmettre les représentations suivantes. Soit dit en passant, il y a peut-être certaines annotations qu'on pourrait ajouter au cours du mémoire, parce qu'il y a eu des développements depuis la rédaction du mémoire. Entre autres, actuellement, on a environ 3000 membres.

En effet, nous ne saurions taire notre déception lorsqu'à la lecture du projet de réforme du Code de la route, nous avons pris connaissance de la disposition de l'article de loi prévoyant la défense, pour les automobilistes, de posséder et/ou utiliser un détecteur de radar dans leur véhicule. Aussi, croyons-nous utile et opportun d'apporter certaines corrections à la loi qui régit nos routes, mais encore faut-il permettre aux usagers de se munir de tous les éléments nécessaires pour leur

assurer la sécurité et toute la quiétude n'excédant pas les bornes du bon sens et du bon père de famille.

Vous permettrez donc que nous énoncions ici certaines remarques qui, nous l'espérons, sauront vous convaincre qu'il n'est pas nécessaire ni utile d'interdire l'utilisation d'un appareil détecteur de radar dans un véhicule automobile.

Vocation de l'appareil. Tout d'abord, l'appareil détecteur de radar est vendu couramment et librement chez plusieurs détaillants de pièces d'automobiles. Soit dit en passant, il y a environ 40 000 détecteurs de radars en circulation actuellement dans la province de Québec. Ces appareils se vendent en deux modèles. Une première catégorie ne sert uniquement qu'à recevoir les ondes émises par les radars en général alors que le second modèle est muni en plus, d'un avertisseur de vitesse qui informe l'automobiliste s'il franchit la vitesse de croisière choisie.

(11 h 15)

Bien entendu, plusieurs consommateurs prudents se sont, à ce jour, munis d'un appareil détecteur de radar et il serait vraiment dommage que le législateur vienne enlever ce droit acquis aux automobilistes.

Il n'y a plus aucune raison pour que les détaillants soient brimés dans leurs inventaires. Nous ne pouvons non plus ignorer que beaucoup de ces appareils seraient tout de même utilisés suivant les règles d'un marché noir peu enviable. Il s'agit d'un appareil récepteur. Au niveau des capacités de l'appareil détecteur de radar, une enquête auprès de certains techniciens et organismes gouvernementaux concernés nous a permis d'apprendre que cet appareil ne sert uniquement qu'à capter des ondes et n'en émet aucune. On compare, dit-on, l'appareil détecteur de radar à un appareil radio qui ne peut que recevoir des ondes. En conséquence, cet appareil ne requiert, de par son principe de fonctionnement, aucun permis pour utilisation.

J'aimerais ouvrir une parenthèse ici à l'effet qu'on a une information du contentieux du DOC, Office des communications du Canada, qu'actuellement, on ne demande pas de permis pour l'utilisation du radar, mais c'est tout simplement un fait, parce que légalement, semble-t-il, on pourrait le faire. De toute façon, je pourrai préciser cela davantage tout à l'heure.

Certains techniciens se servent même de l'appareil détecteur de radar pour ajuster des systèmes d'alarme ainsi que des fours micro-ondes. Il ne s'agit donc pas d'un outil banal, à utilisation restreinte et clandestine.

Utilisation constructive. L'appareil détecteur de radar se veut un instrument servant tantôt d'outil, tantôt de mesure préventive. Nous affirmons, de plus, qu'il est important pour l'automobiliste qu'il puisse utiliser tous les moyens disponibles aux fins de conserver ses points de démerite, éviter les arrestations policières et les hausses d'assurance qui s'ensuivront dorénavant pour les automobilistes pris en défaut. Une enquête auprès de nos membres nous a permis de constater

qu'environ 90% des gens qui gagnent leur vie avec l'automobile ou le camion, ce sont nos membres.

Nous rappelons ici que ces gens sont déjà des usagers de la route et qu'en conséquence ils payent des montants considérables d'assurance. Comment, alors, peut-on blâmer ces usagers de l'appareil détecteur de radar, de vouloir éviter bien des problèmes possibles, en étant préventifs au maximum? Tout le monde sait bien qu'il n'est pas nécessaire d'être un fou du volant pour se voir soudain émettre une contravention pour avoir franchi un règlement de vitesse. Par surcroît, lorsque les gardiens de la loi de la route font souvent preuve d'une ruse malsaine en contrôlant le tout en bas d'une côte, à l'issue d'une courbe ou encore derrière une colline, ces derniers ne provoquent-ils pas alors l'effet de surprise?

Cependant, certains corps de police jouissent d'une plus grande maturité en incitant simplement les gens à la prudence. Ils contrôlent ainsi la circulation automobile de façon préventive en avisant les automobilistes par divers media d'information de leur présence dans certains secteurs donnés. A titre d'exemple, on pourrait citer les municipalités de Rock Forest, Saint-Hubert, ainsi que d'autres municipalités.

Nous maintenons que ce rapprochement auprès des usagers de la route a beaucoup de mérite et cadre enfin dans la société de communication à laquelle nous aspirons tous.

Droits acquis. Il est également curieux de constater que ce n'est qu'après de nombreuses années d'utilisation permise au Québec que l'on pense aujourd'hui à interdire l'utilisation du détecteur de radar. Serait-ce donc la législation de nos voisins de l'Ontario qui a incité notre législateur à vouloir ainsi créer cette contrainte? Si oui, doit-on alors rappeler que cette partie de la loi de l'Ontario est devenue litigieuse depuis son adoption et que le problème se poursuit présentement devant les tribunaux.

Inconstitutionnalité de la lettre de loi. Advenant l'adoption de la cause anti-détecteur de radar, ne croyez-vous pas que le service de communication du Canada, appelé couramment DOC, sera malheureux d'apprendre que le gouvernement provincial désire ainsi s'immiscer dans un domaine relevant des compétences fédérales. A ce stade-ci de notre étude, nous pouvons déjà prévoir que cette partie de la loi, si elle est adoptée, serait déclarée ultra vires à court terme. Entre autres, nous avons obtenu une opinion juridique du DOC à l'effet que les détecteurs de radar seraient dans le champ de juridiction du fédéral.

Autres appareils à utilisation libre. Que penser, enfin, des gens qui utilisent couramment et sans aucune contrainte l'appareil "scanner" de police alors que nous savons pertinemment bien que de plus en plus des gens font un tel usage de ces appareils qui diffusent des informations souvent privilégiées, même secrètes. Il n'est pas rare d'entendre dire que certaines gens ont pu détourner la police, suite aux informations ainsi captées à l'aide d'un appareil "scanner". Rappelons qu'il serait, par ailleurs, bien possible, avec cet appareil, de prévoir les radars policiers.

En conséquence, l'interdiction faite au possesseur de détecteur de radar serait vaine.

Conclusion. Compte tenu de tous les éléments et remarques énoncés précédemment, nous ne voyons vraiment pas ce qui pourrait sérieusement motiver le législateur à interdire l'utilisation du détecteur de radar pour les automobilistes qui se servent de cet appareil, tantôt pour contrôler leur vitesse, tantôt pour prévenir les billets d'infraction. Rappelons-nous également des corps de métier qui utilisent l'appareil détecteur de radar pour les fins de leur travail, sans oublier, bien sûr, les fabricants de l'appareil et leurs employés.

Pour toutes ces raisons, et combien d'autres encore, nous croyons honnêtement qu'il n'y a pas lieu de voir cette interdiction dans la future Loi du Code de la route, comme le disait si bien notre premier ministre Lévesque, le soir de son élection, "laissons toute la chance voulue aux citoyens de la province."

En vous remerciant de votre bonne attention.

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

M. Lessard: Laissons, toute la chance voulue aux citoyens du Québec, même de se tuer?

M. Désy: Non, en fait, je pense...

M. Lessard: On va essayer de discuter un peu de principe. Vous êtes très clair dans votre mémoire; de ce côté, je peux vous reconnaître une certaine franchise. Vous ne vous cachez pas, vous dites: On utilise les radars pour se protéger contre les billets d'infraction. En fait, c'est ça.

Vous utilisez un langage très coloré pour le justifier. Je vais donner quelques exemples. Vous dites: "Aussi croyons-nous utile et opportun d'apporter certaines corrections à la loi qui régit nos routes. Mais encore faut-il permettre aux usagers de se munir de tous les éléments nécessaires pour leur assurer la sécurité et toute la quiétude". Je pourrais faire le raisonnement suivant: Encore faut-il des lois pour empêcher les bandits de faire des vols et encore faut-il leur assurer toute la sécurité et toute la quiétude, c'est-à-dire de passer à côté de la loi. C'est une drôle de philosophie.

Vous dites encore un peu plus loin: "Bien entendu, plusieurs consommateurs prudents se sont, à ce jour, munis d'un appareil détecteur de radar et il serait vraiment dommage que le législateur vienne enlever ce droit acquis aux automobilistes." Est-ce que c'est un droit acquis d'aller au-delà de la vitesse permise en utilisant un moyen technique pour le faire et pour se protéger contre les infractions, est-ce que c'est un droit acquis?

M. Désy: En fait, ce n'est pas ce but que nous voulons atteindre, parce que de toute façon l'automobiliste qui possède un détecteur de radar, s'il s'agit vraiment d'une personne qui fait de la vitesse excessive, en aucun temps, il n'est préservé, en ce sens que l'appareil ne lui permet pas

d'éviter la possibilité du radar et tout ce que cela amène. Tout simplement, ce qu'on veut, c'est de protéger le type qui va sur la route qui, de temps à autre, peut excéder la vitesse de 10 ou 15 kilomètres. On a quand même des routes qui sont accessibles et circulables et il est courant de remarquer qu'on peut dépasser de quelques kilomètres la vitesse permise.

M. Lessard: Est-ce que le détecteur de radar, tel que précisé, permet à un automobiliste qui va à 80 milles à l'heure ou à 110 kilomètres-heure, sur une route, de prévenir le radar en face de lui?

M. Désy: Il ne pourra pas le faire, parce qu'en fait, ça va préserver uniquement l'individu qui va excéder seulement de quelques kilomètres, on peut dire de 10 à 15 kilomètres; seulement cet individu pourra diminuer sa vitesse au moment de l'avertissement, parce que si la vitesse est vraiment dépassée, il ne pourra pas réduire assez rapidement, le radar va le capter de toute façon. C'est sûr qu'à prime abord, cela paraît cru de vouloir demander une telle chose et, bien entendu, les gens que nous représentons, ce sont des gens qui gagnent leur vie avec leurs véhicules. C'est bien sûr qu'ils n'ont pas l'intention de se faire tuer dans le chemin. Le seul but, c'est pour les gens qui vont circuler... Ecoutez, je pense, ce n'est un secret pour personne, lorsqu'on descend une côte, dans une ville, c'est sûr que la vitesse va s'accroître.

Par contre, lorsque le policier est en bas de la côte avec son radar, c'est facile de dépasser de 10 kilomètres la vitesse permise. Le type qui conduit, qui est toujours dans le chemin, est beaucoup plus susceptible d'avoir des contraventions et, indirectement, de perdre des points.

M. Lessard: Bien sûr. Mais c'est justement parce qu'il est beaucoup plus susceptible de perdre des points qu'il crée en même temps beaucoup plus de risques au point de vue des accidents, même si on prévoit que ce sont tous des bons conducteurs qui doivent d'autant plus respecter la loi. Quand vous parlez du corps policier, on en a parlé, je ne suis pas entièrement d'accord à accepter la conception du corps policier qui joue au chat et à la souris, mais figurez-vous que dernièrement, il y a eu un vol à main armée sur un camion de compagnie qui transportait de l'argent.

Si les policiers ne se cachent pas pour surveiller les bandits, ils vont se faire descendre royalement, je vous le garantis. Vous rendez-vous compte qu'on vit une situation épidémique en ce qui concerne la sécurité routière? Les accidents d'automobile sont la principale cause de mortalité au Québec. Et vous venez nous dire: Parce qu'on voyage souvent sur les routes, donnez-nous les moyens de nous protéger pour garder notre job, c'est-à-dire ne pas accumuler de points de démérite. Un peu comme si vous veniez me dire... C'est la philosophie qui sous-tend ça. Jusqu'où on peut aller avec une philosophie comme ça. Si le pauvre

gars qui a fait un vol à main armée venait me dire: Ecoutez, donnez-moi les moyens nécessaires de me protéger contre la police et de la détecter, pour créer des infractions à la loi. Votre mémoire, c'est strictement une justification des infractions à la loi.

M. Désy: C'est peut-être une façon de le voir. Ce n'est pas du tout le but qu'on a visé. Tout simplement ce qu'on voulait, c'est une marge de manoeuvre permise pour les gens...

M. Lessard: Le citoyen ordinaire a une marge de manoeuvre, mais il n'a pas de détecteur de radar. Est-ce que, dans les lois, on peut permettre une marge de manoeuvre aux citoyens? Est-ce qu'on peut avoir deux catégories de lois? Le gars qui fait du commerce qui s'équipe avec un détecteur de radar pour pouvoir dépasser de quelques kilomètres la vitesse permise et l'autre citoyen qui n'est pas équipé et qui va se faire arrêter, est-ce qu'on peut avoir deux catégories de citoyens?

M. Désy: Respectueusement, je prétends qu'il n'y a pas deux lois. Simplement, l'appareil détecteur de radar est accessible à n'importe qui. Tout le monde peut l'acheter, tout automobiliste pourrait en avoir un dans son véhicule, ça se vend même en option sur des véhicules neufs.

M. Lessard: C'est justement pour ça qu'on veut le défendre, pour faire respecter les règlements de la circulation dans le Code de la route. Ce serait inacceptable, à mon sens — l'Opposition dira ce qu'elle voudra — pour le législateur de permettre l'utilisation... il va toujours y en avoir des moyens de légaliser ou de se fermer les yeux sur un moyen qu'on utilise pour passer outre aux lois.

Quand vous parlez d'utilisation constructive, je voudrais vous citer un paragraphe de votre utilisation constructive. "L'appareil détecteur de radar se veut un instrument servant tantôt d'outil et tantôt de mesure préventive." Je comprends. "Nous affirmons, de plus, qu'il est important pour l'automobiliste, qu'il puisse utiliser tous les moyens disponibles..." tous les moyens disponibles, "aux fins de conserver ses points de démerite..." Cela peut aller jusqu'à acheter des fonctionnaires, je ne sais pas si ça se vend. ..."conserver ses points de démerite, éviter les arrestations policières et les hausses d'assurances qui s'ensuivront dorénavant pour les automobilistes pris en défaut."

M. Désy, le meilleur moyen pour l'automobiliste de se protéger et de conserver ses points de démerite, d'éviter les arrestations policières, les hausses d'assurances, est-ce que ce n'est pas de respecter la loi?

M. Désy: On est entièrement d'accord avec vous là-dessus. Comme on l'a dit, le but de notre mémoire n'est pas de faciliter les choses sur la route, de permettre une vitesse excessive, tout simplement, c'est une marge de manoeuvre per-

missible pour les gens qui sont constamment dans le chemin et il arrive occasionnellement qu'ils dépassent les normes de vitesse permise, à cause d'un paquet de faits.

A ce moment-là, au niveau des faits comme tels, c'est sûr que ça peut être discutable, bien entendu. Nous, c'est dans un but constructif et non pas dans un but de permettre, comme on le dit, lorsqu'une personne va dépasser de façon excessive la vitesse, elle ne pourra jamais réduire assez rapidement pour éviter le radar.

M. Lessard: Quelles sont les raisons qui justifient, selon votre utilisation constructive, un automobiliste à s'équiper de ce qu'on appelle un détecteur de radar? Vous l'avez dit dans votre mémoire. Je veux que ce soit bien clair, parce que ça dépasse mon entendement. Quelles sont les raisons qui justifient un automobiliste de s'équiper d'un détecteur de radar?

M. Désy: Il y a un des motifs qui pourrait facilement être explicité, c'est la façon qu'ont les policiers de faire du radar. Venez dans notre région, dans les Cantons de l'Est...

M. Lessard: A ce moment-là, c'est justement...

M. Désy: Il y a de l'éducation à faire là-dedans, c'est très clair.
(11 h 30)

M. Lessard: Cela, c'est d'accord, c'est un autre problème. On va parler de votre problème à vous qui vous amène devant la commission parlementaire. C'est le problème du législateur de faire appliquer la loi. C'est un des objectifs qu'on a ici ce matin. Tout votre mémoire est très clair: vous êtes justifiés de vous équiper d'un détecteur de radar, parce que vous voyagez beaucoup plus souvent que d'autres sur les routes et que vous voulez vous protéger quand vous faites de l'excès de vitesse et que vous passez outre à la loi. C'est votre justification. Une autre raison que vous donnez dans votre mémoire, c'est que, comme les policiers jouent à cache-cache, vous voulez jouer à cache-cache aussi.

M. Désy: ...

M. Lessard: J'irais jusqu'à dire que ce n'est pas seulement pour la vitesse excessive, c'est dans toutes les lois, ça. C'est certain que le bandit qui fait son vol armé ne le fait pas à ciel ouvert, il ne le fait pas au moment où il y a 25 policiers devant la banque. Il essaie de le faire au moment où les circonstances le lui permettent. Les bandits aussi... J'extrapole votre philosophie. C'est qu'eux aussi ils s'équipent très solidement pour ne pas perdre leur liberté et aller en prison. Donc, la philosophie que soutient votre mémoire va loin en esprit, à mon sens. C'est que toute personne, tout citoyen — et l'Etat devrait fermer les yeux là-dessus — peut s'équiper pour se protéger contre les arrestations possibles. On outrepassait alors les lois faites à l'Assemblée nationale par l'ensemble des députés.

M. Désy: Si je peux répondre. De toute façon, comme vous le dites, vous extrapolez la philosophie qu'on a mise dans le mémoire. Mais ce n'est pas ce qu'on dit dans le mémoire. Tout ce qu'on dit, c'est qu'on veut que la personne qui circule fréquemment sur la route ait un moyen de prévention pour qu'elle soit avisée de la présence de radar et pour savoir si, éventuellement, elle ne va pas trop vite. C'est une chose.

L'autre affaire, c'est qu'on veut également se munir contre la façon de procéder des policiers. Ce sont les deux seuls buts qu'on recherche. On n'a pas du tout l'intention de favoriser les infractions ou quoi que ce soit. Ecoutez, ce sont des gens qui, pour la majorité, gagnent leur vie avec leur véhicule, ils sont constamment dans le chemin. Ce ne sont pas des gens qui veulent favoriser les accidents et les excès de vitesse, pas du tout. On a deux objectifs, et je les ai énoncés.

M. Lessard: Votre objectif, c'est de vous protéger contre les personnes qui sont responsables de l'application du Code de la route et qui jouent à cache-cache, selon vous.

M. Désy: Dans une certaine mesure, oui, parce que, quant à nous, ce n'est pas une façon d'appliquer la loi.

M. Lessard: La meilleure façon... même si le policier joue à cache-cache et qu'il est dans le bas de la côte, si vous respectez les limites de vitesse, le policier, il ne vous fera pas mal, vous n'aurez pas de points de démerite.

M. Désy: Ecoutez, on comprend, mais il n'est pas toujours facile d'être en deçà de la limite, parce que ça dépend des situations.

M. Dubois (Pierre): M. le ministre, est-ce que je pourrais répondre à ça, s'il vous plaît, avec votre permission?

Je pense qu'il faudrait retenir un point très important que Me Désy a souligné, c'est que les gens qui possèdent ces machines...

M. Lessard: M. Désy est avocat, si je comprends bien?

M. Dubois: ... ces détecteurs de radar, ce ne sont pas des fous du volant.

M. Lessard: Personne n'est fou du volant.

M. Dubois: La plupart, comme on le disait dans le mémoire, ce sont des gens qui gagnent leur vie avec leurs autos. Ce sont des gens qui font entre 30 000 et 40 000 kilomètres par année; ils ne peuvent pas toujours avoir les yeux rivés sur le compteur de milles, c'est officiel. Le vendeur qui s'en va sur la route, ça peut arriver, il a une journée de travail dans le corps, il revient de son travail, c'est normal qu'il dépasse de 8 à 10 kilomètres la vitesse permise et c'est souvent celui-là qui est le plus susceptible d'être capté parce qu'il est

là. A ce moment-là, le fou du volant qui a un détecteur de radar, il n'y en a pas tellement, parce que dans notre mémoire il y en a 90%...

M. Lessard: Comment détecter...

M. Dubois: Celui qui en a un ne peut pas s'en servir parce qu'il entre dans le champ du radar trop vite; il n'en a pas le temps et il se fait prendre.

M. Lessard: On n'a pas de détecteur de fous du volant, excepté au moyen de l'application du Code de la route.

M. Dubois: Je suis d'accord avec vous parce que vous faites les règlements. Ce qu'on veut appuyer, c'est le genre de type qui a ça, soit le gars qui veut nécessairement, pour 8 ou 10 kilomètres... parce qu'il a une journée de fatigue dans le corps, il s'en revient de son travail. Il est toujours sur la route, il paie plus cher d'assurance et il n'a même pas le droit de déduire son automobile de son rapport d'impôt à la fin de l'année, quand il est à commission.

M. Lessard: C'est une autre histoire. Il en a le droit, un instant, on peut s'en parler!

M. Désy: Je suis d'accord. Toutes les lois sont contre nous, on paie plus cher d'assurance et on a toutes les dépenses de notre bord. En plus, c'est nous qui écopons des contraventions. Je ne peux pas dire que j'en ai eu, je n'en ai pas eu encore. Par contre, je veux me protéger. Pour 8 à 10 kilomètres de trop, je ne mets aucune vie en danger et, lorsque j'entre dans une municipalité, je circule à la vitesse permise.

M. Lessard: Un instant! Vous ne mettez aucune vie en danger... le législateur a décidé, a fait un Code de la route pour qu'il soit respecté.

Je vais poser la question à M. Désy. Comme avocat, comme tel, êtes-vous favorable à ce qu'il y ait deux groupes de citoyens, le commerçant, par exemple qui pourrait se prémunir contre l'application du Code de la route et le citoyen ordinaire? Tous les individus et toutes les personnes se disent toujours qu'ils ne sont pas des fous du volant. Ils se disent toujours cela. Il y a 58 000 blessés par année et il y a entre 1500 et 1700 mortalités qui arrivent à un moment donné à cause des accidents de la route. Je pense que le législateur doit en prendre conscience et ne jamais — en tout cas, quant à moi — favoriser qu'on dépasse ou qu'on aille outre à quelque loi que ce soit y compris le Code de la route, et c'est ce que je trouve curieux. Il me semble que toute personne qui s'en viendrait ici, M. Désy, pour justifier à mon sens une chose comme celle-là devrait, à mon sens si le Code de la route n'était pas une chose dont on ne prend pas conscience, être honnie, je pense, devrait être — je ne prendrai pas des mots aussi forts — blâmée très sévèrement. Je trouve quand même que vous avez du front, pour employer le terme français, de vous présenter pour venir justifier une

chose comme celle-là. Dernièrement, je recevais une lettre, une pétition signée par 200 citoyens. On me disait: Nous, on n'est pas des fous du volant. On sait conduire. On ne veut pas être appelés à tous les dix ans. Les 3 500 000 conducteurs au Québec disent tous cela, mais on a les résultats aussi. Je n'ai pas d'autres questions à vous poser.

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

M. Gratton: M. le Président, qu'on soit d'accord ou non avec les représentations qui nous sont faites ce matin par le Mouvement pro-détecteur de radar, quant à nous, nous respectons le droit de ces personnes de faire valoir leur argumentation sans être injuriées d'aucune façon.

Il me semble que c'est aller un peu à l'encontre de l'objectif que nous poursuivons, c'est-à-dire celui d'améliorer notre triste record de sécurité routière surtout lorsqu'on a fait valoir la semaine dernière que, quel que soit le Code de la route que nous ayons, quelles que soient les dispositions législatives qu'on puisse se donner, il est un fait qui demeure: on ne réussira à assurer la sécurité routière qu'en appliquant rigoureusement les lois qu'on a et en renseignant les usagers aussi bien que les citoyens en général des dispositions de ces lois.

A titre personnel, je serais peut-être enclin à dire: Allons-y. Laissons l'entière liberté à tous les individus de faire à peu près tout ce qu'ils veulent à condition de respecter les lois, mais cela rejoindrait un peu l'argumentation des personnes qui nous disaient, au moment où on a adopté la loi 13 pour obliger les automobilistes à porter la ceinture de sécurité, que c'est mettre en cause la liberté fondamentale, le droit fondamental d'une personne de s'attacher ou pas. Je pense que l'objectif visé et surtout les informations que nous possédions et qui se sont avérées fondées, à mon avis, ont justifié le gouvernement d'adopter ces mesures.

En l'occurrence, ici, il me semble, à moins qu'on en fasse la preuve — et je ne conteste pas votre droit à venir faire les représentations que vous faites — je ne vois réellement pas à quoi peut servir un détecteur de radar dans le cadre législatif de la discussion autour de la loi où on se retrouve ce matin, autre qu'à avertir l'automobiliste qu'il dépasse la vitesse permise par la loi. A ce moment-là, lorsque vous faites allusion à la nécessité de protéger les professionnels de l'automobile ou les gens qui se servent de leur automobile en vue de la promenade seulement, de les protéger contre la perte de points de démerite, je trouve qu'on s'en va à l'inverse de ce qu'on devrait vouloir faire. Le système de points de démerite... Je n'aime pas me faire donner des points de démerite à titre personnel, mais c'est peut-être la seule chose qui va finir par me motiver à faire attention, à respecter les lois et à faire en sorte de ne pas devenir moi-même une cause d'accident.

Lorsque vous faites allusion, par exemple, dans votre mémoire, au fait que l'utilisation constructive du détecteur de radar permettra d'éviter

des points de démerite pour prévenir les arrestations policières et les hausses d'assurance qui s'ensuivront dorénavant pour les automobilistes pris en défaut, là, je pense que vous faites allusion à cette possibilité que le président de la Régie de l'assurance automobile a évoquée, à savoir celle d'imposer une prime d'assurance à partir des points de démerite. Mais ce n'est pas encore fait. La raison pour laquelle ce n'est pas fait, c'est que le système de points de démerite ne fonctionne pas ou à peu près, en tout cas, pas assez efficacement pour qu'on puisse s'en servir, soit à des fins comme celles préconisées par M. de Coster, soit à d'autres fins comme... Je pense que ce sont les gens, les autorités de Rock Forest qui faisaient allusion à la possibilité de donner des primes de mérite. C'est inutile d'avoir un système de points de démerite forcément si les délais sont de six mois entre la comptabilisation des points et le moment de l'infraction.

Tout cela pour dire que, quant à nous, vous ne trouverez pas des avocats très farouches de votre cause auprès du ministre. On convient que les argumentations que vous employez, à savoir que la police se sert souvent de moyens plus ou moins louables pour faire respecter les lois, c'est valable. C'est un fait que plusieurs corps policiers emploient des méthodes qui ne sont pas toujours parfaites. Le ministre des Transports lui-même l'a indiqué à plusieurs reprises la semaine dernière, et encore ce matin, qu'il n'est pas d'accord en principe avec ce genre de façon de procéder. On a eu la démonstration la semaine dernière, des autorités de Rock Forest aussi bien que d'autres mémoires qu'on a entendus, qu'il y a des façons beaucoup plus efficaces de faire respecter les lois, de créer un climat différent qui amène les gens, les automobilistes en particulier à respecter les lois. Je ne pense pas que le détecteur de radar soit un de ces moyens quoique je ne conteste pas, encore une fois, vos représentations à cet effet.

Je terminerai par une simple question, M. le Président. On lisait au mémoire que votre association que votre mouvement comptait 1000 membres. Si j'ai bien compris, vous nous avez parlé de 3000 tantôt. Dois-je conclure que c'est la proposition qui est contenue à l'avant-projet du Code de la route qui a suscité ce regain d'intérêt pour votre mouvement et que vous avez effectivement recruté quelque 2000 membres dernièrement?

M. Désy: Depuis la rédaction du mémoire et depuis les démarches qui ont été faites, il y a des gens qui sont postés à divers endroits dans toute la province et qui ont fait signer des pétitions à cet effet auprès de gens qui possèdent des détecteurs de radar.

M. Gratton: Qui sont devenus membres de votre mouvement?

M. Désy: C'est cela. Des membres adhérents.

M. Gratton: C'est tout à fait normal. Je trouve qu'il n'y a pas d'autre façon pour les gens qui veulent défendre leurs intérêts et vous avez des inté-

rets... Je trouve que c'est tout à fait normal qu'ils se joignent à votre mouvement. J'ai peur, par contre — je vous le dis bien candidement — que vous ne trouviez pas tellement de sympathie au niveau de cette commission, mais je vais peut-être...

M. Désy: Il ne faut pas surpasser quand même... On dit qu'on prend une interprétation philosophique du rapport. On comprend que c'est une façon... Chacun peut le voir de la manière qu'il veut bien en prenant connaissance de ce qui est mentionné à l'intérieur. Ce qu'on vous dit, c'est que nos buts à l'intérieur de cela sont bien précis. D'une part, il y a quand même deux paliers là-dessus. Il y a quand même l'utilisation par les gens qui gagnent leur vie avec cet appareil. Il y a également une question de continuité qui a été vérifiée. A ce moment-là, en temps et lieu, s'il faut se débattre, ce sera sûrement une chose, un point qui pourrait être soulevé en temps et lieu, mais c'est quand même un autre facteur qui est très important à ce niveau. Le DOC en a été avisé et il a également appuyé notre mémoire à cet effet quant à l'utilisation permissive, en droit comme tel, de cet appareil.

M. Gratton: Remarquez bien, quant à votre première argumentation, que l'objectif que vous visez est louable en soi, sauf que vous devez convenir que cela permettra également de ne pas bannir l'utilisation des détecteurs de radar, à des gens de violer la loi impunément, ce pourquoi le Code de la route n'a pas été conçu. Quant à la question constitutionnelle, on en a tellement de débats constitutionnels depuis quelques années. On en a dans tous les domaines. On n'a pas fini d'en avoir avec le gouvernement qu'on a devant nous. Cela fait partie, j'imagine, de la souveraineté-association et on n'est pas prêt de la trancher ici à la commission des transports.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Gatineau. M. le député de Brome-Missisquoi.
(11 h 45)

M. Russell: Je veux simplement faire quelques remarques, M. Désy. Je comprends la position du ministre, il faut quand même la comprendre; il y a un principe de loi et ce n'est pas facile pour lui de répondre favorablement au mémoire que vous avez présenté. Par contre, je reconnais aussi votre droit de présenter ce mémoire devant cette commission parlementaire, de faire valoir les droits de vos clients, les gens qui sont possesseurs de radars.

Je roule environ 40 000 milles par années, ou un peu plus; je n'ai pas de détecteur de radar, mais je paie des amendes de temps en temps. Par contre, je ne suis pas pour les policiers qui se cachent derrière des viaducs ou ailleurs pour nous prendre en souricière, pas plus que je suis tellement favorable aux radars et à la façon dont ils sont utilisés. Mais il y a une chose qui est certaine — vous avez soulevé un point qui est très intéressant — c'est qu'il va falloir établir exactement ce

qu'est un détecteur de radar c'est facile, si on connaît un peu l'électronique, de brancher une attache à une radio qui devient détecteur de radar. Est-ce que, à ce moment, la police va m'enlever ma radio? Est-ce que je vais commettre une infraction? Je pense qu'il faudra faire en sorte qu'on établisse exactement ce qu'est un détecteur de radar. Actuellement, il y a un appareil qu'on vend; on a mentionné qu'il y en a deux ou trois qu'on vend et qui font exactement le même travail, mais si on commence à établir, dans nos lois, qu'on défend les détecteurs de radar et qu'on n'établit pas ce qu'est un détecteur de radar, on va se créer des problèmes qui ne sont pas acceptables: l'intrigue, et on a beaucoup trop d'intrigues dans ce domaine pour continuer à les multiplier. Je pense donc que, même si on ne peut pas être d'accord avec le mémoire et dire qu'on va permettre à une classe de citoyens, parce qu'elle a de l'équipement, de passer outre à la loi, je crois bien qu'on va devoir quand même trouver une façon de déterminer d'avance ce qu'est un radar pour que les policiers ne puissent pas prendre toutes sortes d'autres excuses pour abuser des pouvoirs qu'ils ont actuellement et qui sont mal utilisés à certains moments.

M. Roy (Maurice): Je pourrais peut-être, M. le Président, si vous le permettez, répondre à cette question. C'est que le détecteur de radar est un appareil complètement indépendant d'une radio d'automobile et qui ne peut pas s'annexer à un appareil-radio, c'est une petite boîte complètement indépendante, qui est achetée indépendamment de l'automobile. Dans certains cas, l'appareil s'installe à différents endroits dans l'auto, mais il faut qu'il soit quand même visible à l'avant du pare-brise.

Il y a d'autres cas aussi où le même appareil peut servir à certains travaux, comme dans les systèmes d'alarme, qui servent dans l'ajustement des distances. Alors, moi-même je fais l'installation de systèmes d'alarme et je m'en sers; je n'aurais pas le droit de l'avoir dans mon auto. Vous savez, c'est un facteur qui devient un couteau à deux tranchants. Pour répondre à votre question, c'est un appareil complètement indépendant d'un appareil-radio.

M. Russell: Celui dont vous parlez est complètement indépendant...

M. Roy: Le détecteur de radar seulement.

M. Russell: ... mais je ne sais pas si vous admettez avec moi que c'est possible d'avoir une attache à une radio, qui peut détecter le radar, sans que ce soit le système que vous avez actuellement?

M. Roy: Non, la radio est un appareil indépendant; d'ailleurs les gammes de fonctionnement des fréquences ne sont pas du tout les mêmes. Une radio, c'est un appareil récepteur et un détecteur, c'est un détecteur, c'est un peu diffé-

rent, parce que la radio — si vous prenez comme le "scanner" de police — révèle l'information immédiatement, tandis que le détecteur ne révèle pas, il donne seulement des fausses alarmes pour différentes raisons.

M. Russell: D'accord. Ecoutez, on en a plusieurs sortes de ces systèmes; je connais une société qui a une trentaine de camions et les chauffeurs sont obligés de payer les infractions, alors ils s'organisent toutes sortes d'affaires pour ne pas être obligés de les payer, ça c'est certain. Je peux donc vous dire que je connais plusieurs systèmes, pas seulement deux, plusieurs; quoique je pense que si on veut aller dans ce domaine et légiférer, on va être obligé d'établir clairement à quoi on se réfère.

M. Roy: Un détecteur, c'est un détecteur; un récepteur, c'est un récepteur.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, messieurs. J'appelle maintenant le groupe suivant, qui est la Chambre des huissiers du Québec. Si vous voulez vous présenter.

Chambre des huissiers du Québec

M. Roy (Serge): M. le Président, je suis Serge Roy, président de la Chambre des huissiers du Québec; je suis accompagné, à mon extrême gauche, par M. Alain Coulombe, huissier, représentant la région de Québec; Mlle Odette Desjardins, huissier et secrétaire adjoint; M. Jean-Marc Paquet, l'un des directeurs, ainsi que, à ma droite, M. André Mathieu, responsable du comité spécial sur les problèmes routiers.

Je tiens à vous remercier immédiatement d'avoir permis que nous soyons entendus par la commission. Nous tenterons de vous soumettre nos recommandations le plus rapidement possible.

La Chambre des huissiers du Québec est une corporation à but non lucratif qui a comme but la protection du public, celle de ses membres et représente ceux-ci au niveau des recommandations sur divers projets de loi, tant au niveau du gouvernement du Québec, qu'à d'autres paliers de gouvernement.

Les huissiers sont, par définition, des officiers de justice habilités à signifier les actes de procédure émanant de tout tribunal à mettre à exécution les décisions de justice ayant forme exécutoire et à exercer toute autre fonction dévolue à un huissier en vertu de la loi.

Tous les huissiers présentement en exercice sont régis par la Loi des huissiers, SRQ 1974, et sont sous l'autorité du ministre de la Justice. Le ministère de la Justice a, par cette loi, créé un bureau de surveillance, soit le Bureau d'administration de la Loi des huissiers, qui a le pouvoir de donner une formation à ses officiers et qui émet les directives utiles sur le travail tout spécial que l'huissier fait dans cette société. Ceux-ci sont de plus soumis à un code de déontologie très sévère

et sont assermentés dans l'exercice de leur fonction.

Il va sans dire que, de plus en plus, dans la procédure moderne, les significations dites de dernière minute, que nous appelons également d'urgence, sont aujourd'hui très nombreuses. Ceci crée un problème d'importance à l'huissier lorsqu'il se voit dans l'obligation d'arrêter son véhicule dans un endroit à stationnement restreint ou prohibé. A titre d'exemple, il serait impensable de remettre au lendemain l'assignation de dernière heure à un témoin. Le délai de rigueur étant strict, il ne permet donc aucun retard.

Il est reconnu que l'huissier est un officier public; ce dernier n'est pas un fonctionnaire de l'Etat, mais il oeuvre tant dans l'entreprise privée que publique. Tantôt, il exécute les procédures des différents gouvernements municipaux, des régions et des divers ministères du gouvernement du Québec, et celles provenant du Code de la route.

En aparté, nous vous soulignons que plusieurs des huissiers se spécialisent, outre les saisies dans l'exécution de mandats d'amener, d'habeas corpus et de mandats de dépôt du Code de la route (mandats d'arrestation). L'huissier étant, à ce chapitre, un agent de la paix au même titre qu'un policier ou autre officier de cette nature, il a de ce fait un rôle extrêmement important dans le rouage de l'appareil judiciaire. Le principal outil de son travail étant sa voiture, il est donc sur la route et doit faire face à tous les problèmes inhérents à la circulation, à l'intérieur de grands centres urbains comme Montréal, Sherbrooke, Québec et les autres villes importantes.

L'huissier étant un instrument indispensable à la justice, il a les obligations et les responsabilités d'un agent de la paix, mais n'en a pas, par contre, tous les privilèges et doit souvent en payer le prix.

Dans les amendements que nous vous soumettons, nous tenterons d'apporter des correctifs qui amélioreront les conditions de travail de nos membres, leur apporteront la protection nécessaire et augmenteront la qualité et l'efficacité de leurs services comme représentants du ministère de la Justice et du ministère des Transports.

Les amendements proposés. Chapitre 1, article 1, trente-cinquième définition, page 6: Nous aimerions ajouter "ou tout autre véhicule conduit par un agent de la paix, lorsqu'en exercice." Explication: Ceci régulariserait le cas des agents de la paix, lorsqu'ils conduisent des prisonniers aux divers pénitenciers, le tout à des fins sécuritaires, gardiens de pénitencier, agents du ministère des Transports, gardes-chasse, huissiers, etc.

Une Voix: ...

M. Roy: Voulez-vous que je continue et qu'en suite vous posiez des questions?

Une Voix: Oui.

M. Roy: D'accord. Chapitre II, paragraphe 12, troisième alinéa, page 9. On ajouterait, au troisiè-

me paragraphe: "et aux huissiers, en leur qualité d'agents de la paix." Explication: Nous croyons juste et raisonnable que les huissiers obtiennent, de manière officielle, les renseignements utiles et légitimes à l'exercice de leur fonction, et plus spécifiquement sur les plaques d'immatriculation, afin d'exécuter les ordonnances des cours de justice avec plus de sécurité et d'efficacité au niveau des saisies d'automobiles.

Chapitre III, article 26, section 3, page 15. On voudrait ajouter: "Si le propriétaire d'un véhicule est un huissier en exercice et si ce dernier en fait la demande, il peut lui être octroyé une plaque d'immatriculation gouvernementale, G ou autre, et ce dernier peut faire inscrire sur son certificat d'immatriculation cette qualité d'officier de justice, à l'adresse de son bureau local." Explication: Ceci faciliterait les déplacements de ces officiers et serait une reconnaissance officielle de leur statut, à l'intérieur des cadres judiciaires et policiers.

Chapitre III, section 4, article 49, sixième paragraphe, page 15. On voudrait ajouter: "Lors d'une vente en justice, l'huissier instrumentale fait parvenir, au Bureau des véhicules automobiles central un double de l'acte de vente avec les renseignements pertinents". Explication: Ceci dans le but d'éviter toute altération d'un acte authentique, lequel doit être certifié par le sceau de l'huissier qui en conserve un double à son étude.

Chapitre V, section 2, article 163, page 39. On ajouterait: "Cette convocation doit être signifiée par ministère d'huissier, par les moyens appropriés prévus au Code de procédure civile." Explication: Vu l'importance que revêt une telle convocation (perte de travail due à l'annulation du permis de conduire), nous trouvons extrêmement important de le faire d'une manière officielle. J'aimerais ajouter aussi qu'en signifiant le jugement par lequel l'individu perd son permis de conduire, on pourrait lui demander de nous remettre son permis de conduire, qu'on ferait parvenir au Bureau des véhicules automobiles.

Chapitre VIII, section I, article 184, page 44: On voudrait ajouter "ou agents de la paix", à la première ligne. Explication: Afin d'englober tous les agents de la paix et être en accord avec l'article 1, 35e définition, incluant les officiers du ministère des Transports, les agents de la paix du ministère de la Justice et autres officiers de même nature.

Chapitre VIII, Section VIII, article 217, page 50. A la troisième ligne, nous aimerions ajouter "d'huissiers ou d'autres agents de la paix". Explication: Ceci serait également en accord avec les normes de sécurité demandées par les policiers, lorsqu'un prévenu fait l'objet d'un mandat d'habéas corpus ou autres. Il sécuriserait les officiers en charge de tels mandats.

De plus, l'huissier, dans l'exercice de ses fonctions, doit descendre de son véhicule à plusieurs reprises, 30 à 40 fois par jour, en moyenne, afin de signifier les procédures qui lui sont confiées et cela, souvent dans le même arrondissement.

Chapitre X, Section IV, articles 401b) et c), page 84: On ajouterait, à b), "la saisie des biens meubles de la partie défenderesse", au lieu de "du défendeur". Cela engloberait les compagnies, à ce moment-là.

A l'article c), "l'incarcération du prévenu pour une période n'excédant pas trois mois", afin d'être en accord avec le libellé des mandats d'arrestation où le défendeur est alors appelé "prévenu" au niveau du Code de la route.

En conclusion, nous constatons que l'huissier, dans la majorité des cas, est l'officier qui exécute les amendes relatives au Code de la route, soit par la saisie des meubles ou par l'incarcération des prévenus.

Depuis plusieurs années, la Sûreté du Québec et les différents corps policiers municipaux se retirent de plus en plus de ce champ d'action. Nous croyons donc que si le ministère de la Justice et le ministère des Transports désirent une plus grande efficacité dans l'exécution de ces ordonnances, ils doivent donner à l'huissier les outils et la protection nécessaires à son travail et lui conférer les prérogatives que lui accorde son statut d'agent de la paix.

Nous sommes d'opinion que votre commission est à même de solutionner certains problèmes de l'huissier et nous osons croire que ces quelques amendements seront étudiés par votre comité de législation et deviendront, dans un avenir rapproché, un apport pour cette justice que nous desservons.

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

M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Est-ce que, comme huissiers, d'après l'interprétation que j'aurais de votre texte, vous avez quelquefois, à conduire des personnes — puisqu'il s'agit, je pense, d'un véhicule privé — qui sont en état d'arrestation?

M. Roy: Souventefois sur des mandats d'arrestation qui relèvent du Code de la route ou des cours municipales, sur des mandats d'amener lorsqu'un témoin ne se présente pas à la cour sur assignation et, en d'autres termes, au niveau des tutelles et curatelles quand il y a une ordonnance rendue d'amener un individu à un institut psychiatrique. Nous avons à faire ça.

M. Lessard: Normalement, un huissier doit faire un travail assez discret, je pense, et si votre véhicule est identifié, comme vous le demandez, est-ce que ce travail va demeurer discret?

M. Roy: On parle dans le mémoire d'un G, mais je pense que... Je ne suis pas au courant exactement des normes au ministère des Transports, mais je sais qu'au niveau des autos fantômes de la police, par exemple, ils ont certains numéros que les policiers connaissent entre eux, mais qui ne sont pas nécessairement connus du

public. On parle de G là, mais il y a peut-être un autre système qui consiste à avoir un numéro quelconque ou une tolérance dans le sens que si vous recevez la sommation ou que vous comparaissez en cour, à ce moment-là, vous disiez: Ecoutez, on se réfère à... On plaide non coupable et là, je ne sais pas...

M. Lessard: Si je comprends bien, vous voulez des voitures munies de feux rouges et bleus et de sirènes?

M. Roy: Non, pas nécessairement. Si un des membres désire avoir un clignotant, parce qu'il est porté à travailler souventefois à des urgences, à ce moment-là, que la possibilité lui soit donnée sans qu'il soit pénalisé, mais non pas travailler à longueur de journée avec ça. C'est seulement dans un cas d'urgence qu'il peut s'en servir.

M. Lessard: Oui. Il y a déjà eu des endroits où c'était permis, ces utilisations de feux ou de sirène, mais on n'est pas toujours là pour surveiller dans quel cas, en fait, dans quelles circonstances c'est appliqué.

Vous parlez de vous relever de l'obligation de porter la ceinture de sécurité. L'Association des policiers et de pompiers du Québec, vendredi, je pense, ou jeudi, me recommandait, au contraire, d'imposer aussi aux policiers, étant donné qu'ils ont à circuler assez vite, le port de la ceinture de sécurité obligatoire. Comment conciliez-vous ça... C'est drôle, moi, je la porte pas mal, quand je conduis mon véhicule, la ceinture de sécurité et quand j'ai à descendre et — parfois, écoutez, on fait du bureau dans le comté et on a à aller voir des individus et des gens, c'est assez urgent, les députés aussi, parce que tous les députés... — je ne trouve pas que ça prend un temps énorme de s'attacher et de se détacher.
(12 heures)

M. Roy: Si vous permettez, M. le ministre. Au niveau du constable, je suis d'accord avec vous, quand il est question de courir après un individu, il s'attache et s'en va à 115, 125 milles à l'heure. Mais quand il arrête son individu et qu'il l'embarque dans son auto, la majorité des autos de police sont protégées par un grillage. L'huissier, lui, ne s'en va pas à 100 milles à l'heure pour chercher son gars, il y va à cinq ou six heures le matin et il a un mandat de l'amener ou un mandat d'emprisonnement. Viens-t'en, tu ne paies pas. Tu as une amende de quelques dollars. Le gars ne s'en vient pas. Tu l'embarques dans ton auto. Tu n'as pas de grille de sécurité. Tu mets ta ceinture. Il peut arriver, prendre la ceinture et te la mettre autour du cou et dire: Mon noir, je débarque ici.

M. Lessard: Est-ce que c'est déjà arrivé?

M. Roy: C'est sûrement déjà arrivé. C'est ce qui est arrivé dans une municipalité dans la région de Montréal en Cour municipale, où un huissier qui a exécuté un mandat comme celui-là a été arrêté par la police pour non-port de la ceinture de

sécurité. Il a expliqué au policier ce qui se passait. Le policier lui a dit: Tu t'expliqueras en cour. Le juge à la cour lui a simplement dit: Ecoutez, moi, j'applique la loi.

M. Lessard: Non, ce que je vous demande, le cas que vous me donnez, à savoir, par exemple, que quelqu'un était derrière le véhicule et il aurait utilisé la ceinture pour étouffer l'huissier...

M. Roy: Il a tenté de l'étouffer. L'huissier a réussi à se défendre.

M. Lessard: Tenté? Est-ce que, dans ces circonstances, vous iriez jusqu'à demander à être armés?

M. Roy: Moi, en tant que président de la chambre, je dirais non. On ne demanderait pas ça parce qu'il y a toujours un risque, lors d'une saisie ou d'un mandat d'emprisonnement, que la pagaille ou l'engueulade s'ensuive et un huissier c'est un gars comme un autre. A un moment donné, il peut perdre patience. On préfère que nos membres n'aient pas... Il y en a quelques-uns qui ont fait des demandes de permis de port d'arme. Quand la Sûreté du Québec leur accorde, tant mieux, mais c'est très minime.

M. Lessard: Je termine là-dessus. Comme je ne suis pas avocat, comme tel, et que je ne connais pas, très précisément, le travail que vous avez à faire comme huissiers à tous les jours parce que quand vous me parlez de 40, 50 mandats par jour à livrer, et comme le Code de la route a été préparé en relation aussi avec le ministère de la Justice, je transmettrai vos revendications, je vais en discuter avec le ministre de la Justice et on verra ce qui peut être acceptable là-dedans et ce qui ne l'est pas.

Je vous remercie beaucoup.

M. Roy: Il serait possible, à ce moment-là, d'avoir un genre de comité tripartite du ministère des Transports, du ministère de la Justice et de la Chambre des huissiers pour discuter de tout ça?

M. Lessard: Ecoutez...

M. Roy: Cela peut être envisagé?

M. Lessard: ... je verrai le ministre de la Justice à ce sujet-là, parce que je pense que ce sont, d'abord, les recommandations du ministre de la Justice qui vont m'influencer en ce qui concerne votre mémoire comme tel.

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

M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le député de Charlevoix, M. le Président.

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

M. Mailloux: M. le Président, une couple de questions seulement.

Quand vous demandez que vos véhicules soient considérés comme véhicules d'urgence, en regardant l'ensemble des suggestions que vous faites, je pense qu'il y a quelque chose à retenir pour le législateur. Est-ce qu'un certain type d'identification de la plaque d'immatriculation ne devrait pas permettre, avant qu'il y ait des contraventions de données, que la police puisse vérifier quelle sorte de travail vous faites, quand vous mentionnez "stationnement sur un terrain interdit" ou ces choses. Je pense qu'on peut retenir quelque chose là-dedans, ou, avant de coller une contravention, il y aurait peut-être lieu, évidemment, qu'une vérification s'impose. Mais quand vous dites que ces véhicules soient considérés comme véhicules d'urgence, plus on élargit, évidemment la notion de véhicule d'urgence, à un moment donné, tout le monde va être considéré... — parce qu'on a parlé des véhicules automobiles des médecins également. Je pense que tous ceux qui ont vécu dans la province savent que, parfois, les véhicules des médecins servent d'ambulance, mais, quantité de fois, par contre, c'était pour leur propre compte, pour leur famille et où on abusait des lois.

Je voudrais que vous me donniez un renseignement sur l'ensemble du travail effectué par les huissiers. Est-ce qu'il y a tellement d'urgences qui appellent une telle réglementation?

M. Mathieu (André): Dans les ordonnances de cour, qui sont très nombreuses, il arrive journellement que ces ordonnances doivent être faites rapidement. On ne voudrait pas causer...

M. Mailloux: Qu'est-ce que ça signifie, rapidement? Dans une journée, deux jours, trois jours ou à quelques heures d'avis?

M. Mathieu: C'est dans la journée immédiate, c'est-à-dire que si on reçoit une urgence à trois heures et c'est une placé d'affaires, c'est évident qu'on ne peut pas remettre ça au lendemain, sans quoi le cours de la justice devient inopérant. On est nanti de ces ordonnances journellement et il y en a passablement. On peut prendre le cas des injonctions, par exemple.

Il y a aussi une autre chose, comme vous le mentionniez tantôt. Lorsque l'huissier est nanti d'une ordonnance d'un juge d'enlever un véhicule ou, enfin, une ordonnance de saisie, c'est évident qu'il doit quand même effectuer cette saisie avec toute la rigueur qu'un officier doit y mettre, c'est-à-dire que si un individu se soustrait à l'exécution du mandat ou de l'ordonnance d'un juge, on ne peut pas librement le laisser aller comme ça et dire: C'est bien dommage, mais mon gars vient de partir; je l'ai manqué. Comme officier de justice, on a la responsabilité d'exécuter le mandat avec toute la force voulue. A ce moment-là, si l'individu quitte les lieux de la saisie avec son véhicule qui est l'objet d'une ordonnance de la cour, on se doit nous, de procéder immédiatement à la saisie du

véhicule. De là l'importance que revêt notre demande sur le véhicule d'urgence, à savoir la possibilité d'avoir un clignotant. On ne veut pas faire des urgences constamment avec un clignotant rouge. Ce n'est pas là le but. Le but visé est d'effectuer l'ordonnance de cour avec toute la rigueur qu'il faut, à savoir faire coller l'individu s'il quitte les lieux et éviter que l'individu se défile à la justice. C'est là le but visé.

Le Président (M. Bordeleau): M. Paquet?

M. Lessard: Une explication qui fait suite...

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

M. Lessard: En fait, votre véhicule est un véhicule personnel. C'est là le problème.

M. Roy: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Je pense que M. Paquet aurait quelque chose à ajouter.

M. Paquet (Jean-Marc): Il arrive plusieurs fois que lorsqu'on doit saisir un véhicule ou procéder à l'arrestation d'une personne, surtout au niveau du Code de la route, on exécute surtout beaucoup de mandats d'emprisonnement. Evidemment, les gens ne nous attendent pas avec le sourire. Plusieurs coopèrent, mais d'autres ne coopèrent pas. Lorsqu'un prévenu s'enfuit ou essaie d'échapper à l'arrestation, les policiers, eux, ont la possibilité d'appeler à leur aide ou de demander l'assistance d'autres véhicules. Nous, évidemment, étant des bureaux privés travaillant pour les ministères, on n'a pas cette assistance et l'assistance, à ce moment-là, se confirme dans l'immédiat simplement au niveau du bureau, si un bureau a dix ou quinze véhicules avec des radios mobiles pour avoir de l'aide dans le cas d'une arrestation. C'est pour ça qu'on demande d'avoir les outils nécessaires qui nous permettent de faire notre travail.

Il y a certaines occasions où on va procéder à la saisie d'une automobile et la personne s'enfuit avec l'automobile. J'imagine qu'on a seulement un choix présentement, c'est de laisser l'automobile partir et de la rattraper à un autre moment. Je pense que, si un huissier avait un clignotant sur sa voiture, ou peut-être même une sirène, il pourrait arrêter cet automobiliste et je pense que la personne est assez gênée, à ce moment-là, de se faire poursuivre par une automobile équipée d'une sirène.

M. Mailloux: Dites-moi donc — une dernière question — ça commence où et ça arrête où, le travail d'un huissier? Vous dites: On a mandat d'amener quelqu'un et il y a souvent de la résistance, parce que personne n'aime ça. S'il y a trop de résistance, ce n'est plus votre travail; c'est le travail de la police, de...

M. Mathieu: L'huissier est un agent de la paix. Il doit exécuter son mandat dans toute la rigueur...

M. Mailloux: Ou la possibilité...

M. Mathieu: La possibilité de faire appel aux policiers, mais il doit retenir l'individu.

Une Voix: S'il est capable.

M. Mailloux: Avec les moyens du bord que vous avez.

M. Mathieu: Bien oui, évidemment! L'huissier est toujours assisté d'un autre. On ne se présente pas là tout seul.

M. Mailloux: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Une petite question simplement. Si la commission décidait, à un moment donné, de répondre oui à votre demande et qu'on exigeait, par contre, que votre auto soit identifiée comme une auto de police ou d'autres autos du même genre...

M. Paquet: ... pas...

M. Russell: ... préféreriez-vous ça, ou rester comme vous l'êtes actuellement et garder l'anonymat...

M. Roy: On préférerait rester comme on est.

M. Russell: Bon! Cela répond à ma question, M. le Président.

M. Roy: Je vous remercie.

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

Le prochain mémoire est celui de M. Jacqueslin Dumont. Je présume que c'est M. Dumont?

M. Jacqueslin Dumont, à titre personnel

M. Dumont (Jacqueslin): Je me présente. Mon nom est Jacqueslin Dumont. Je suis ingénieur à l'emploi de la ville de Montréal depuis 20 ans. Je travaille dans l'entretien, la réparation, le fonctionnement, la synchronisation des feux de circulation et j'ai juridiction sur tous les feux de circulation à Montréal. Oui, monsieur?

Le Président (M. Bordeleau): Avant de commencer, puis-je vous suggérer de résumer votre mémoire, au lieu de le lire au complet?

M. Dumont: Je suis bien content que vous me fassiez cette suggestion. C'est exactement ce que je voulais vous demander.

Le Président (M. Bordeleau): On va s'entendre. Vous pouvez y aller, M. Dumont.

M. Dumont: Quand, en mars 1978, lors d'un congrès ou d'un colloque de l'AQTR, qui est l'Association des transports et routes du Québec, on a lancé la question du virage à droite au feu rouge, je me suis senti directement visé dans mon travail, en plus de l'être personnellement pour ma sécurité individuelle et celle de ma famille.

C'est pour ça que je me suis engagé, depuis un an et demi, à étudier le dossier tel qu'il se présentait et à faire certaines études.

D'abord, je veux présenter la question de principe: Quand on analyse cette question, il faut comprendre qu'il y a des objectifs qu'il faut atteindre et qui sont légitimes. Maintenant, devant l'admission universelle de possibilité d'accident, là, je me pose des questions, à savoir comment les organismes professionnels ou même des conseillers gouvernementaux puissent suggérer des mesures qui sont entachées certainement d'une quantité d'accidents — pour la question de la quantité, on y verra plus tard — alors qu'il y a à notre disposition des moyens techniques. Quand je parle de moyens techniques, je ne m'en vais pas chercher des moyens spatiaux; ce sont des moyens de base qui existent et de l'appareillage qui couvre la province de Québec... Il n'y a absolument aucune municipalité qui n'a pas au moins un contrôleur électromécanique qui peut répondre aux objectifs que l'on veut bien atteindre, qui sont, comme on le répète souvent, premièrement, l'économie de carburant, deuxièmement, évidemment, les conséquences de réduction de pollution et d'émissions nocives et, troisièmement, l'amélioration de la circulation.

Alors, je veux traiter de l'économie de carburant. Lors du congrès de l'AQTR en 1978, l'AQTR, à la page 4 de leur mémoire, cite une économie de deux millions de gallons par année à travers la province. Même si ce chiffre est spectaculaire, il faut tenir compte que ça ne représente qu'un dixième de 1% de la consommation totale au Québec.

J'ai fait une petite comparaison dans mon mémoire, c'est-à-dire que je prends un salarié de \$20 000 et, à la fin de l'année, il aurait économisé \$20. Il n'y a pas de quoi se vanter, et je ne crois pas que c'est avec ce genre d'économie qu'on va régler le problème d'autosuffisance énergétique au Québec.

Ensuite de ça, j'ai fait moi-même des calculs. Mes calculs ont été vérifiés par des gens qui travaillent au ministère des Transports de la province de Québec, des gens qui résident à Montréal, et j'atteins difficilement un million de gallons. Quand je dis "difficilement", c'est avec des hypothèses exagérées et extravagantes.
(12 h 15)

Maintenant, je vais vous dire que, même dans le rapport de l'AQTR, ce que je trouve drôle, c'est qu'à la page 12 vous trouverez un chiffre qui est le délai de réduction de cinq secondes. On peut trouver ça en moyenne. Or, les calculs de l'AQTR ont été basés sur des délais de réduction de dix secondes. Si vous prenez cinq secondes au lieu de

dix secondes, vous venez de passer directement de deux millions d'économie à un million. Là, il reste \$10 en banque pour une année. Je ne crois pas que l'argument d'économie de carburant soit tellement sérieux. La même chose pour la réduction de pollution qui s'ensuit.

Quant à l'amélioration de la circulation, là, on se trouve dans un domaine qui n'est même pas contesté. Mes propres calculs de 1978 m'avaient donné 1%, parce que je disais, pour la ville de Montréal, qu'il y avait un certain pourcentage de prohibition. Maintenant, si on ne met pas de prohibition, cela arrive à peu près à 1,2%. J'ai trouvé, par la suite, dans la littérature américaine, dans "Traffic Engineering", de novembre 1976, à la page 30, exactement les mêmes chiffres de l'expérience américaine, soit 1,5% de la population, ce qui veut dire que, pour l'amélioration de la circulation, vous auriez un véhicule et demi sur 100 qui serait affecté par la mesure.

Je ne crois pas réellement qu'un véhicule et demi sur 100 puisse faire quelque chose, quoi que ce soit, pour améliorer la circulation d'une façon appréciable, surtout qu'à l'heure de pointe le virage à droite au feu rouge est absolument impossible de par la caractéristique même de ce qu'on appelle une heure de pointe. Une heure de pointe, ça veut dire essentiellement de la saturation, d'un côté comme de l'autre. Or, en période de saturation, il est impossible d'avoir des délais indus ou irraisonnables. C'est absolument impossible. Je sais, d'après le comportement des conducteurs montréalais, qu'il y en a qui vont s'essayer quand même, et c'est là que le problème va commencer.

Pour ce qui est des accidents, on admet qu'il y en a, mais pas beaucoup. Dans la littérature américaine, effectivement, on ne donne pas beaucoup de chiffres. Les chiffres semblent bas. Ce qui est malheureux, c'est que ce qui est bas aux États-Unis est élevé dans la province de Québec. D'un autre côté, j'ai remarqué, dans la littérature américaine, que les chiffres étaient incomplets. On admet que les municipalités ne sont pas foutues de bien enregistrer les virages à droite, cette forme d'accident. J'ai toutes les références ici. D'ailleurs, les références sont dans le mémoire.

A partir de ces chiffres, il a fallu établir... J'ai essayé, à peu près comme tout le monde, d'établir des possibilités. Il faut faire attention à "possibilités" et "probabilités". On ne travaille pas avec des probabilités quand on essaie de définir les accidents. Des possibilités, c'est-à-dire qu'on essaie de faire des comparaisons suivant une expérience qui s'est passée ailleurs et qu'on transpose chez nous, ici, au Québec.

Je cite une méthode dans mon mémoire, et je vous avertis tout de suite que, quand on travaille avec des chiffres comme ça, c'est un petit peu avec de l'angoisse, parce qu'on n'est jamais sûr si les chiffres correspondent aux accidents, aux intersections, si ce sont des intersections signalisées... De toute façon, on a un petit peu d'angoisse et l'angoisse est encore bien plus grande quand on arrive avec des chiffres qui se démar-

quent considérablement de ceux que vous avez déjà dû entendre parler ici.

Maintenant, je sais que, quand je dis qu'on a une possibilité de 775 accidents à Montréal, il y en a qui peuvent dire: Tu exagères. Evidemment, j'ai eu un petit peu ce réflexe aussi. Par la suite, moi aussi, entre-temps, j'ai réussi à faire un autre calcul, à prendre une autre approche, et je suis arrivé au même nombre, ou à peu près. Fixons-nous un ordre de grandeur. Il faut être honnête là-dedans. Ce ne sont pas 775 accidents, ni 600, ni 500. On travaille avec des possibilités. Il n'y a pas un chiffre absolu. Ce n'est pas vrai. Personne n'a la vérité absolue dans ce domaine, moi le premier.

L'autre méthode, c'est une méthode que je n'ai pas comparée avec une autre ville. C'est une méthode que j'ai prise à Montréal même. A Montréal, j'ai considéré qu'un virage à droite sur un feu rouge, on se trouvait à convertir le système de feu en stop. J'ai pris les chiffres dont je disposais dans les statistiques de la ville de Montréal sur les accidents concernant le virage à droite. J'ai fait des comparaisons de virage à droite au stop et j'ai dit que, pour ce mouvement de virage à droite, on se trouvait à convertir les intersections signalisées avec feux comme des stop et j'ai trouvé, avec toutes sortes de nuances, qu'on pouvait arriver à peu près au même ordre de grandeur que ma première hypothèse.

Je trouve que, personnellement, pour les avantages qu'on veut bien avoir et que, pour ma part, sont faux, je me dis qu'on court un risque qu'on ne devrait pas courir.

De toute façon, on remarque qu'aux États-Unis, tout l'Est américain s'est vu imposer cette mesure par le président Ford en décembre 1975, sous la menace de perdre des subventions fédérales. Alors, un cadeau empoisonné, qui vient d'une influence extérieure, je ne vois pas pourquoi on se l'imposerait, on se la donnerait. Je trouve que c'est une manifestation de masochisme.

En Ontario, ce qui n'existait pas avant, il y a un nouveau phénomène. On dit toujours: L'Ontario a ça fait longtemps, cela fait 40 ans. Il y a des gens qui commencent à manifester de l'opposition. Il y a des gens qui m'ont répondu: Oui, mais tu sais, des chiâleux, il y en a toujours et, peu importe ce que tu fais, il va toujours y avoir des gens qui vont être contre. C'était juste une réflexion, sauf qu'avant il n'y avait pas de chiâleux et, aujourd'hui, il y en a. C'est signe qu'il se développe une situation où les gens, même aux endroits qui ont une expérience de longue date dans ce mouvement, commencent à se poser des questions. Evidemment, c'est toujours en conversations privées, lors de colloques... où on se rencontre.

Il reste un dernier argument, que j'ai lu et vous pouvez le lire aussi dans le rapport de l'AQTR. On dit que le fait que nous soyons la seule juridiction à ne pas avoir ce mouvement, crée un danger. Je voudrais bien savoir comment on peut m'expliquer une situation concrète où il y aurait un danger pour les gens de la province de Québec ici, si on n'a pas ça, même pour le Québécois qui va à

l'extérieur du pays ou pour l'étranger qui vient chez nous. Il n'y a absolument aucune sorte de danger à ne pas l'avoir.

M. le Président, je termine. Je crois que j'ai donné l'essentiel de ma pensée. Il y a des détails. Si vous les voulez, je suis ouvert aux questions.

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

M. le ministre des Transports.

M. Lessard: M. Dumont, je tiens, je pense bien, à vous remercier, puisque c'est un mémoire que vous présentez comme citoyen. Vous ne venez pas ici en tant qu'organisme. Ceci vous a donc demandé énormément de travail, de recherche bénévole et gratuite. Je tiens à vous remercier, parce que vous le faites dans le sens d'une conscience de la sécurité routière. C'était l'objectif justement de cette commission parlementaire, c'est-à-dire qu'il est certain que nous avons décidé de faire un avant-projet de loi parce que nous voulions consulter les citoyens ou les organismes qui se spécialisent dans des secteurs particuliers. Il est certain que — je ne veux pas indiquer dans quel sens on se dirigera — tous les mémoires seront sérieusement analysés, particulièrement ceux qui traitent du virage à droite, ceux qui traitent des 110 kilomètres-heure pour les autobus. Je pense que vous avez fait un travail de recherche quand vous dites qu'il n'y a pas de statistiques précises. J'ai moi-même ici, en fait, des études américaines où on dit, par exemple, qu'à Denver il n'y a pas eu de conséquences négatives sur le virage à droite, ainsi que dans plusieurs États américains.

Mais, encore là, je ne peux pas dire que c'est vraiment concluant, c'est-à-dire que les statistiques ne nous amènent pas à conclure, ni d'un côté, ni de l'autre, et la vérité là-dedans, je pense bien qu'on ne l'a pas, ni l'un, ni l'autre. C'est l'expérience qui va nous permettre de l'avoir, de l'acquérir. En tout cas, je vous remercie. Vous nous apportez, de ce côté-là, une contribution importante comme simple citoyen et je pense qu'on doit féliciter les citoyens qui acceptent de faire des travaux comme ça bénévolement et gratuitement pour venir se présenter en commission parlementaire.

Je vous remercie beaucoup, M. Dumont...

M. Dumont: Merci, M. le ministre, de votre compréhension.

M. Lessard: ... et soyez convaincu que votre mémoire sera analysé sérieusement.

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

M. Gratton: Moi aussi, M. le Président, je voudrais remercier M. Dumont de la qualité de son mémoire. J'aimerais cependant lui demander... On a eu la semaine dernière l'occasion d'entendre les autorités de la ville de Montréal qui, elles aussi,

parmi un certain nombre de recommandations, faisaient celle d'interdire ou de continuer à interdire le virage à droite sur feu rouge et nous citaient une étude soi-disant, sûrement faite à la ville de Montréal, qui démontrait que le nombre d'accidents additionnels que pourrait susciter cette mesure se chiffrait à quelque chose entre 0,7% et 3,9%.

Je constate, à la page 5 de votre mémoire, que vous utilisez les 23% des accidents à Los Angeles, qui sont causés par le virage à droite sur feu rouge, pour en arriver à une conclusion qui nous amène à 3,3%. La question que je me pose, c'est: Est-ce que l'étude à laquelle on faisait allusion la semaine dernière dans la présentation de la ville de Montréal est le fruit de vos travaux, M. Dumont, ou si c'est une étude séparée?

M. Dumont: Absolument pas, M. le député. Ce sont deux travaux. Nos travaux sont absolument indépendants l'un de l'autre.

Quant à moi, je regrette, mais je n'ai pas lu le rapport qui a été fourni par la ville de Montréal. Alors, je peux difficilement discuter votre... A moins que vous n'ayez un point précis. Vous parlez des 3,3%... Voyez-vous, moi, j'arrive à 3%. J'arrive le plus fort. Je me suis servi de Los Angeles. Si vous remarquez mon tableau à la page 4, les chiffres de Los Angeles ressemblent assez drôlement à ce qu'on rencontre à Montréal. Autrement dit, comme vous voyez, dans les accidents de piétons, on cite 54%. Le pourcentage est 3,6%, ce qui est assez raisonnable dans une échelle de 0% à 29%, comme le cite le rapport de l'AQTR, par exemple. Alors, on ne peut pas descendre en bas de 54 accidents de piétons, c'est tout simplement impossible. On crée exactement le même nombre d'accidents au pro rata qu'à Los Angeles. Maintenant, je ne sais pas à quoi correspond votre 0,6%. Je ne peux pas dire honnêtement à quoi ça s'applique.

M. Gratton: Malheureusement, les personnes qui témoignaient devant nous la semaine dernière n'étaient pas en mesure de nous donner beaucoup de détails non plus. On parlait des conclusions de l'étude sans nous en fournir les données.

Ce serait peut-être utile, M. Dumont, que vous, qui travaillez à la ville de Montréal, puissiez consulter cette étude et, possiblement, si vous jugez que ça pourrait être utile au ministre et au législateur en tant que tels, fassiez des commentaires sur cette étude de la ville de Montréal.

M. Dumont: Apparemment, je suis à votre service n'importe quand.

M. Gratton: Vous êtes bien aimable, M. Dumont. Quant à moi, je trouve que votre mémoire constitue tout au moins une bibliographie qui pourrait en inspirer plusieurs spécialisés dans le domaine s'ils prenaient la peine de s'y référer.

Le Président (M. Bordeleau): Merci.
M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, très brièvement. Je voudrais appuyer les commentaires qui ont été faits par le ministre, ainsi que par le député de Gatineau en ce qui concerne le mémoire. Il est étoffé, bien nourri et bien présenté.

Par contre, je voyage beaucoup dans Montréal et je me pose beaucoup de questions, parce que les renseignements que j'ai obtenus, après avoir discuté avec plusieurs spécialistes, semblent démontrer que les accidents de piétons arrivent aux coins de rue, lorsque j'ai le droit de passage et que les piétons ont le droit de passage. Je vais prendre comme exemple la ville de Montréal — vous la connaissez bien — au coin d'University et de Dorchester. J'arrive là, j'attends le feu vert et quand le feu est vert, le public commence à traverser Dorchester. Moi aussi, je veux tourner à droite sur Dorchester, j'ai le droit, mais on dit d'attendre que le piéton traverse et de traverser ensuite. Vous savez que c'est arrivé quelques fois que les piétons ont traversé et le feu est devenu rouge. Cela faisait un bout de temps que l'auto attendait et elle est restée là.
(12 h 30)

C'est là, je pense — c'est une suggestion pour y arriver — qu'on devrait peut-être étudier quel genre de feu de signalisation il devrait y avoir pour donner droit aux piétons et aussi donner droit à une automobile à un certain moment. Je pense que c'est là qu'on pourrait peut-être éviter des accidents qui arrivent dans la ville de Montréal et c'est beaucoup plus grave que donner le droit de tourner sur un feu rouge.

M. Dumont: J'en retiens la suggestion effectivement. Il y a des études qui se font dans ce sens-là.

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

M. Dumont: Je vous remercie, M. le...

Le Président (M. Bordeleau): Avant de suspendre la séance, il y aurait peut-être lieu d'accepter de déposer le mémoire suivant, qui est simplement un dépôt, soit celui de...

D'accord. Etant donné qu'il est déjà 12 h 30 et plus, la commission suspend ses travaux à cet après-midi, 14 heures.

Suspension de la séance à 12 h 31

Reprise de la séance à 14 h 21

Le Président (M. Bordeleau): La commission parlementaire des transports reprend ses travaux. Nous en sommes maintenant au mémoire no 13, celui de Mme Suzanne Rivest. Je pense que le ministre des Transports a un commentaire avant de déposer le mémoire, (voir annexe)

M. Lessard: M. le Président, quant à moi, je suis d'accord pour déposer le mémoire, mais comme ce matin j'ai pu avoir une réaction assez dure vis-à-vis du mémoire pour prôner la conservation des détecteurs de radar, je voudrais quand même, M. le Président, faire mention d'une lettre qui paraîtra dans le journal des Débats. C'est une lettre d'une citoyenne québécoise qui, je pense, mérite qu'on la lise; elle n'est pas longue.

Lettre de Mme Suzanne Rivest

"Secrétariat des commissions de l'Assemblée nationale, Hôtel du Gouvernement. A qui de droit. A quoi sert de refaire le projet de refonte du Code de la route si on ne fait pas respecter les règlements? Nous faisons, ma famille et moi, plusieurs milles chaque année dans notre province et nous voyons très peu de policiers. Où sont-ils? Des erreurs terribles se commettent et enlèvent la vie à des milliers de gens. La vie des gens n'est pas importante. Mon fils âgé de 17 ans et 9 mois, ainsi que ses deux compagnons de 19 ans et 16 ans ont perdu la vie l'année dernière sur la route 116 à la hauteur de Sainte-Madeleine, des adolescents en pleine santé qui ne demandaient qu'à vivre. Ils se promenaient par un beau soir du mois d'août dernier en mobylette neuve 1978 en très bonne condition et après avoir travaillé tout l'été, comme récompense, un maniaque de la vitesse avec une Trans-Am ne les a même pas vus et avoue en pleine cour qu'il allait à 75 milles à l'heure. Comment fait-il pour savoir la vitesse à laquelle il allait s'il ne pouvait rien voir? Conclusion: boisson plus vitesse égale trois morts. Ce monsieur s'en tire par contre avec un verdict d'accident sans responsabilité. Continuons donc de donner des sentences semblables et ne mettons pas plus de policiers pour protéger nos enfants. Dans plusieurs années il n'y aura que des personnes âgées dans notre pays. A qui la faute? Nous allons aux Etats-Unis et la vitesse est bien plus surveillée; ils tiennent à la vie des gens, eux. C'est très révoltant de vivre dans un pays comme le nôtre. Ensuite, on nous dit: Ayez des enfants. Croyez-vous que c'est encourageant? Qu'on prenne des moyens! Il y en a sûrement, comme par exemple, policiers fantômes en quantité, amendes très sévères respectées, etc. Avec les amendes payées on arrivera à boucler le budget. Une citoyenne bien peinée, Suzanne Rivest, 1560, rue Catilpas, Saint-Hyacinthe."

Si je voulais la souligner c'est que d'abord je n'accepte pas nécessairement toutes les conclusions auxquelles en arrive Mme Rivest. Cependant c'est que c'est justement dans des circonstances comme celle-là, c'est beau de voir des statistiques dans la sécurité routière, mais ce sont aussi des visages, comme le disait M. DeCoster, ce sont des gens qui vivent tous les jours des problèmes très particuliers et très pathétiques en ce qui concerne la sécurité routière. Je voulais quand même la souligner, parce que je reçois de nombreuses lettres comme celle-là. Dernièrement, un médecin avait perdu aussi son fils dans des circonstances semblables.

C'est pour cela que des fois, comme législateurs, on a nos responsabilités, à savoir par exemple toute la question de la sécurité routière, l'application de la refonte du Code de la route. C'est bien beau de faire une belle loi mais, à un moment donné, il va falloir l'appliquer.

M. le Président, si je voulais la souligner c'est parce que je pense que cela correspond quand même à des lettres que des citoyens nous font parvenir et qui démontrent l'obligation pour le législateur d'être très sévère vis-à-vis de l'application du Code de la route.

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

M. Gratton: M. le Président, simplement pour appuyer ce que vient de dire le ministre, quant à la nécessité, pour les autorités, d'appliquer le plus rigoureusement possible les lois et règlements quels qu'ils soient. Je pense que le tout tombe tout à fait à point, parce que c'est ce que s'apprête à nous répéter pour la nième fois, et, ils l'avaient déjà fait en 1972, ils le feront à nouveau cet après-midi, le Bureau d'assurance du Canada.

M. Lessard: Comme le député de Gatineau m'avait demandé jeudi des statistiques concernant les rapports médicaux que nous pouvions recevoir chaque année — vous constaterez qu'il s'agit d'estimation en fait parce qu'on n'a pas de chiffres officiels — mais je voudrais déposer le rapport du Dr Anatole Gagnon qui est président du comité médical et qui nous indique qu'on reçoit environ 250 à 300 rapports par année. M. le Président, je dépose le document, à la demande du député de Gatineau.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous ferai remarquer qu'il n'y a pas de dépôt de document comme tel, mais il nous fera plaisir d'en faire faire des photocopies pour les distribuer aux membres de la commission.

M. Lessard: D'accord.

M. Gratton: M. le Président, je présume que tout autre information par rapport aux autres provinces pourra venir éventuellement.

M. Lessard: Nous avons des informations par rapport à l'Ontario, aussi.

M. Gratton: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Alors nous sommes prêts à procéder au prochain mémoire qui est celui... Disons avant de passer que celui de Mme Rivest sera déposé en annexe au journal des Débats. Le prochain c'est le Bureau d'assurance du Canada. Il semble que les gens sont déjà en place, si vous voulez bien vous présenter.

Bureau d'assurance du Canada

M. Medza (Raymond): Je suis Raymond Medza, président du comité consultatif du Qué-

bec. Je suis accompagné de M. Sébastien Allard, vice-président principal de la compagnie d'assurance Royale et M. Yvon Desautels, directeur des relations publiques.

M. le Président, le Bureau d'assurance du Canada, le BAC est une association qui a pour objet de faciliter les rapports entre les assureurs exerçant au Canada et de favoriser les recherches techniques afin de donner au public le meilleur service dans le domaine des assurances IARD, c'est-à-dire, accidents, incendie et risques divers. Le BAC réunit quelque 180 compagnies d'assurance dont 107 l'an dernier pratiquaient l'assurance automobile au Québec et à cause de sa nature le BAC a toujours apporté une attention particulière à la sécurité routière, notamment en réclamant une plus grande diligence dans l'application des règlements et des lois touchant l'usage d'un véhicule automobile. Cet avant-projet présente donc un vif intérêt pour notre industrie.

Nous avons examiné attentivement les articles de l'avant-projet et dans l'ensemble, nous endossons son contenu et nous le supportons. Nos commentaires sont donc brefs. Il est opportun de rappeler que le Bureau d'assurance du Canada a maintes fois exprimé aux divers gouvernements ses préoccupations au sujet de la sécurité routière, et cela, depuis sa création en 1968. A chaque représentation du BAC, nous avons souligné l'incidence du nombre et de la gravité des sinistres sur la tarification, à savoir que le montant des primes exigées est établi en fonction du nombre et du montant des réclamations. Nos plus récentes interventions en ce sens ont été le mémoire au Comité d'étude sur l'assurance automobile en janvier 1972 et le mémoire présenté à la commission parlementaire sur le rapport Gauvin en septembre 1974.

Le BAC et la sécurité routière. Dans le mémoire présenté par le BAC au Comité d'étude sur l'assurance automobile du gouvernement du Québec en 1972, nous pouvons lire en page 11 : "C'est pourquoi le BAC préconise de façon prioritaire l'établissement d'un Code de la route réaliste auquel l'adhésion devra se faire strictement, sans hésitation ni exception pour quelque raison que ce soit." Nous préconisons alors plus de rigueur dans l'application de la loi et déclarons que la sécurité routière contribuerait à diminuer la fréquence et le coût des accidents avec pour effet une réduction au niveau des primes.

Nos préoccupations furent d'ailleurs reprises dans les 18 premières recommandations du rapport Gauvin traitant du système de la sécurité routière. La recommandation 17 reprenait sur la "surveillance constante et vigilante des routes de la province par un corps de policiers qualifiés et dûment équipés à cette fin". Cela nous apparaissait et nous apparaît toujours comme une des clés les plus importantes pour une plus grande sécurité sur nos routes.

(14 h 30)

En plus de réaffirmer nos convictions exposées dans notre mémoire présenté à la commission parlementaire sur le rapport Gauvin en septembre 1974... Nous suggérons des normes plus

sévères concernant les modifications faites aux véhicules automobiles, l'inspection des véhicules automobiles, l'interdiction aux véhicules endommagés de circuler et le contrôle de la formation des conducteurs.

Bref, l'ensemble de cet avant-projet de loi coïncide parfaitement avec les objectifs que le BAC s'est fixés depuis plus de dix ans. Nous aimerions, toutefois, faire certains commentaires sur quelques-uns des articles.

L'article 1. Nous recommandons que le législateur s'assure de la concordance des définitions de l'article 1 de l'avant-projet de loi sur le Code de la route avec celles déjà formulées dans l'article 1 de la Loi sur l'assurance automobile (statuts refondus de 1978, chapitre 68). Les définitions de chemin public, de propriétaire et de toutes les catégories de véhicules devraient faire l'objet d'une attention particulière.

A l'article 12, nous croyons que les assureurs ont un intérêt légitime à obtenir les renseignements du Bureau des véhicules automobiles. En conséquence, nous recommandons que l'article 12 soit modifié comme suit: Un tel renseignement n'est communiqué que si le demandeur autre que l'assureur fait la preuve à la satisfaction du directeur général qu'il a un intérêt légitime à l'obtenir.

Nous croyons qu'aux articles 33 à 37 inclusivement, qui traitent d'exemptions d'immatriculation, le législateur devrait s'assurer de la concordance avec l'arrêté en conseil 377-78 fait en vertu de la Loi de l'assurance automobile.

A l'article 54, l'industrie des assurances se réjouit de l'intérêt manifesté par le législateur pour l'inspection mécanique des véhicules. L'expérience acquise par les assureurs dans ce domaine nous incite à encourager une participation de notre organisme à l'élaboration de normes.

A l'article 130, dans le cas de véhicules endommagés qui circulent impunément sur les chemins publics, nous recommandons que le directeur général du BVA exerce les pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 130, soit la suspension et la révocation de l'immatriculation. Toutefois, cette suspension serait levée lorsque le véhicule aurait satisfait aux exigences de l'inspection prévue à l'article 51.

Enfin, à l'article 363g, conscients des responsabilités sociales que nous avons tous de préserver la santé et la vie des jeunes écoliers, les assureurs recommandent de réduire la vitesse maximale de 50 kilomètres à 30 kilomètres à l'heure dans les zones scolaires. Le comportement imprévisible des jeunes écoliers justifie des mesures de sécurité exceptionnelles de la part des automobilistes circulant dans les zones scolaires.

Voilà, M. le Président, ce que nous avons à dire au sujet du projet de loi et nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

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

M. Lessard: M. le Président, je tiens à remer-

cier le Bureau d'assurance du Canada de la constance de ses revendications en ce qui concerne la sécurité routière. Je présume, lorsque vous dites à la page 2: C'est pourquoi le BAC préconise de façon prioritaire l'établissement d'un code de la route réaliste auquel l'adhésion devra se faire strictement, sans hésitation ni exception pour quelque raison que ce soit, que vous n'êtes pas favorable au maintien du détecteur de radar.

M. Medza: Non, sûrement pas.

M. Lessard: Merci.

En ce qui concerne l'inspection des véhicules automobiles, j'ai déjà expliqué un peu la procédure que j'envisageais pour améliorer l'inspection mécanique, c'est-à-dire que je ne veux pas créer une grosse structure de l'Etat; on sait que cela peut amener des conséquences, comme la lenteur administrative. Que voulez-vous, on est soumis aux règles administratives qui sont là. Je voudrais utiliser beaucoup plus la régionalisation et les garages certifiés, sur lesquels il y aurait un certain contrôle, une certaine surveillance, mais, en même temps, je pense qu'en collaboration avec la Régie de l'assurance automobile, on avait prévu dans la loi la création d'une dizaine de centres d'évaluation d'accidents et autres.

Il y en a un, je pense, qui a été ouvert à Québec, il y a quelque temps. J'aurais une question relativement à l'inspection mécanique. Est-ce que, à part celui de Québec, il y en a d'autres qui sont prévus à brève période? La question qui m'intéresse le plus c'est que: Est-ce qu'il pourrait être possible pour le ministère des Transports ou pour le gouvernement du Québec, par la suite, d'utiliser vos centres d'évaluation et en même temps les reconnaître comme des centres d'inspection mécanique des véhicules automobiles?

M. Medza: M. le Président, nous avons déjà prévu aller dans cette voie, mais je me permettrais de vous demander la permission de laisser M. Allard répondre à cette question?

M. Allard (Sébastien): Oui, je pense que je peux vous donner une réponse à ceci. D'abord, vous avez demandé combien de centres seraient ouverts? D'ici la fin de l'année, il devrait y en avoir à peu près une dizaine dans la province. Ici à Québec, il y en a un qui s'est ouvert la semaine dernière et il devrait y en avoir deux autres avant la fin de l'année. Dans la région de Montréal, il est prévu qu'il y en aura quatre avant la fin de l'année qui fonctionneront et aussi, avant la fin de l'année, à Hull, Sherbrooke, Trois-Rivières et Chicoutimi ou en tout cas dans cette région, Chicoutimi-Lac-Saint-Jean. A la fin de l'an prochain il devrait en avoir en tout 15 à 18 dans la province. Ces centres sont ouverts au public, n'importe qui pourra faire examiner sa voiture, même si ce n'est pas une voiture qui a été accidentée, et même si on n'a pas prévu, à ce moment-ci, un groupement des assureurs automobiles, le gouvernement pourra utiliser les centres pour faire faire des inspections obliga-

toires du véhicule endommagé et il est sûr que les centres pourront prévoir les cas que le gouvernement voudrait faire examiner aux centres. Il n'y a rien qui empêcherait cela. Je pense que ce serait aller dans la bonne direction de choisir cette voie.

M. Lessard: Merci, M. Allard. Je pense bien qu'il devra, entre la Régie de l'assurance automobile, le ministère des Transports et le Bureau de l'assurance du Canada y avoir une certaine coordination, discussion à ce sujet pour voir de quelle façon, que ce soit au niveau des autobus pour écoliers ou au niveau des véhicules de promenade ou autres, on pourrait intégrer ces centres à l'intérieur d'une organisation qui serait beaucoup plus décentralisée. On comprend que vous ne pouvez pas en établir partout dans toutes les régions du Québec, mais je pense que cela pourrait être un apport très efficace pour nous, pour assurer ou étendre l'inspection mécanique dans les plus brefs délais possible.

M. Allard: M. le Président, est-ce que vous me permettriez d'ajouter quelque chose pour le ministre des Transports. Eventuellement, il sera probablement possible de faire des inspections à peu près partout dans la province par des évaluateurs qui pourraient être des inspecteurs itinérants, de sorte que le public puisse avoir partout les services qui vont être donnés dans les centres d'estimation.

L'autre précision, c'est que les centres d'estimation relèvent du groupement des assureurs automobiles, et non pas du Bureau d'assurances du Canada. Cela a été voulu par la Loi de l'assurance automobile; alors je me permets cette précision.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup. A l'article 130, vous recommandez que le directeur général du Bureau des véhicules automobiles exerce les pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 130, soit la suspension ou la révocation de l'immatriculation. Depuis les débuts de cette commission parlementaire, on a contesté un peu les pouvoirs qu'on calculait importants et même discrétionnaires qu'on accordait au directeur du Bureau des véhicules automobiles. Naturellement, j'ai essayé de préciser que ces pouvoirs étaient définis à l'intérieur de pouvoirs qui étaient donnés au gouvernement du Québec et qui sont soumis au lieutenant-gouverneur en conseil. Est-ce que, selon vous, parce que vous avez fait aussi une analyse légale du projet de loi, les pouvoirs qui sont donnés, en vertu du Code de la route, au directeur du Bureau des véhicules automobiles sont des pouvoirs dangereux ou des pouvoirs trop forts ou trop discrétionnaires? Est-ce que vous avez des remarques à faire sur cela?

M. Medza: Lorsque nous avons discuté, M. le Président, avec nos conseillers juridiques, ils n'ont pas relevé avec insistance des points de réticence face aux pouvoirs qui étaient accordés. Ceux qui, croyions-nous, pouvaient devenir un fardeau pour

lui, particulièrement au niveau de la permission à l'article 12, par exemple, nous prévoyons d'ajouter dans le code une disposition qui permettrait au directeur du BVA de ne pas être surchargé de demandes d'exemption. Mais dans les autres articles nous n'avons pas relevé ou nos conseillers juridiques ne nous ont pas fait voir de réticence à cet endroit.

M. Lessard: M. le Président, je remercie les membres du BAC pour leur présentation en ce qui concerne la conciliation ou la concordance des définitions des différents articles que vous soulignez. On va regarder cela parce que — comme je l'ai déjà dit jeudi dernier lors du dépôt du mémoire de M. Vignola, je pense, qui est directeur de la police à la Communauté urbaine de Montréal — je pense que c'est très important qu'on puisse s'ajuster entre les différentes lois du gouvernement. Je suis bien heureux que vous le souligniez. On va voir si vraiment il y a des faiblesses et on va certainement en tenir compte. Je vous remercie beaucoup de votre positif dans ce dossier.

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

M. Lessard: Positivisme, s'il vous plaît.

M. Gratton: M. le Président, la recommandation que vous faites d'ajouter des mots à l'article 12 serait pour permettre, à ce moment-là, au directeur général du BVA de fournir des renseignements à tout assureur qui en ferait la demande. Est-ce que cette disposition existe dans le Code de la route actuel?

M. Medza: A ma connaissance, elle n'existe pas dans le code actuel. Nous obtenons actuellement des détails du Bureau des véhicules automobiles sur demande lorsque nous désirons avoir le dossier de conduite de quelqu'un, particulièrement au niveau des condamnations ou des points de démerite. Or, tout ce que nous préconisons ici c'est de légaliser, si on veut, une pratique qui est prévue par règlement.

M. Gratton: Cela existe déjà, il n'y a pas de problème présentement; il s'agit juste de s'assurer que le texte de la loi est complet.

M. Medza: Voilà!

M. Gratton: D'accord? Quant à votre recommandation de réduire à 30 kilomètres/heure la vitesse permise dans les zones scolaires, on peut bien être tout à fait d'accord avec cette recommandation mais est-ce que vous faites cette recommandation à partir de constatations qui sont comptabilisées dans des statistiques ou si c'est strictement une constatation générale de faits que vous faites présentement?

M. Medza: Nous la faisons en partant du principe qu'à l'article 3.63a on a prévu 50 kilomè-

tres alors qu'actuellement, dans la plupart des zones scolaires, on remarquera que les limites de vitesse sont déjà à 30 km. De plus, si on regarde un tableau qui a été préparé par l'Office mondial de la santé, entre les accidents survenus à 20 milles à l'heure versus 30 milles à l'heure, donc 30 kilomètres versus 50 km, la possibilité de décès ou de sortir vivant d'un accident est de 1 sur 316 quand elle est à 30 kilomètres et elle est de 1 sur 97 quand on ajoute les 20 kilomètres de plus. Alors, on sait déjà que les enfants sont imprévisibles et qu'il est difficile de faire respecter ce 30 kilomètres dans une zone scolaire, je me demande ce qui va arriver si on va plus haut.

M. Gratton: Je vous avoue qu'à prime abord je serais porté moi aussi à appuyer votre recommandation à cet effet. Une dernière question: Est-ce que vous possédez ou si vous avez une opinion sur l'opportunité ou pas de permettre les virages à droite au feu rouge, moyennant bien entendu des campagnes d'éducation populaire, etc., que tout le monde réclame?

M. Medza: Nous n'avons pas de statistiques précises à savoir si des accidents surviennent. Tout ce qu'on peut dire c'est que si on compare les statistiques du Québec et de l'Ontario, par exemple, au niveau des accidents, on sait que la fréquence est moins élevée en Ontario et que ce droit de virage à droite existe. Est-ce qu'il y a une incidence l'un sur l'autre? Je ne me reconnais pas la compétence d'émettre une opinion à ce sujet.

M. Gratton: Mais en tant que tel vous ne vous objectez pas non plus à ce que...
(16 h 45)

M. Medza: Sur principe, je pense qu'on doit répéter un peu ce que nous avons dit tout au long de ce mémoire. C'est que tout passe d'abord par la rigidité de l'application de la loi ou la diligence qu'on fait dans l'application de la loi. Si les piétons ne se conduisent pas de façon à permettre au conducteur de traverser, de passer, et si les conducteurs ne permettent pas aux piétons de passer, ce sera évidemment l'hécatombe.

M. Gratton: Je pense qu'à quelques exceptions près on est unanime à dire qu'il faut une application rigoureuse des lois. Il s'agit de trouver les moyens qu'il en soit ainsi dans les faits. Je vous remercie.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Gatineau. M. le député de Brome-Missisquoi; après, M. le ministre.

M. Russell: M. le Président, je serai très bref. J'avais quatre questions, mais le député de Gatineau s'est emparé de trois. Ce n'est pas pour dire qu'il m'a volé mais que nous avons une pensée commune. Je voudrais simplement obtenir une opinion-

Une Voix: C'est un rapprochement.

M. Russell: Oui, c'est un rapprochement dans le domaine des véhicules automobiles. Je voudrais savoir si votre groupement serait d'accord pour que le ministre des Transports fasse en sorte qu'on ait une inspection obligatoire pour chaque véhicule du Québec avant l'immatriculation, comme cela se produit dans certains Etats américains, la Floride, par exemple.

M. Lessard: En Floride, deux fois par année.

M. Medza: Je dois vous avouer que nous ne nous sommes pas penchés plus à fond sur cet article. Nous croyons que l'inspection des véhicules est nécessaire. Lorsqu'on voit les rapports d'accidents et qu'on mentionne l'état des véhicules, c'est déjà suffisant pour nous laisser croire que l'inspection pourrait améliorer cette situation.

M. Russell: Obligatoire, avant l'immatriculation.

M. Medza: Obligatoire. Et des conducteurs.

M. Russell: Il s'établirait un contrôle définitif et la personne qui sait qu'elle est obligée d'aller passer un examen s'assurerait que son auto est en meilleure condition que normalement.

M. Medza: A la condition que le conducteur ait lui-même bien passé son examen. Il peut avoir une auto en très bonne condition mais notre opinion c'est que l'examen du conducteur doit passer avant celui de l'automobile.

M. Russell: Là-dessus, je peux vous dire qu'un bon conducteur peut conduire un véhicule en mauvais état mais qu'un mauvais conducteur ne peut même pas conduire un véhicule qui est en bon état.

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

M. Lessard: J'aurais une dernière question que j'avais oubliée et qui fait suite à la question du député de Gatineau. Sur l'article 12, j'ai une inquiétude, parce que l'article 12 tel que rédigé dans l'avant-projet de loi se lit comme suit: "Aucun renseignement sur une matière de la compétence du bureau ne peut être communiqué sous quelque forme que ce soit sans l'approbation du directeur général. 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".

Déjà, on a reçu quelques demandes, depuis les débuts de cette commission parlementaire, pour obtenir des informations du Bureau des véhicules automobiles, que ce soit la Ligue des taxis ou d'autres et, à plusieurs reprises, on sentait que des gens voulaient avoir des informations du Bureau des véhicules automobiles pour faire plutôt du marketing avec cela. L'article tel que rédigé permet, lorsque l'obtention d'un tel renseignement

est justifié... je pense que l'article 12 permet de le faire quand c'est jugé d'intérêt public. J'aurais peur d'ouvrir, si on inscrivait "autre qu'un assureur", la porte à des abus; c'est ce qui m'inquiète énormément. Je comprends que vous ayez un code d'éthique, tout le monde dit qu'il a un code d'éthique, mais j'aurais énormément peur de cette chose. J'aimerais mieux conserver l'article tel qu'il est là, c'est-à-dire garder le fardeau de la preuve sur celui qui veut avoir le renseignement. Il faut bien comprendre une chose, le citoyen qui accorde des informations sur son adresse, etc., au Bureau des véhicules automobiles ne veut pas que ce soit utilisé par le huissier — je fais la relation avec le huissier de ce matin. C'est la même chose pour le ministère du Revenu — il croit à une certaine confidentialité.

Sur cela, je vous avoue que, du côté de l'Etat, je crois qu'on doit être très respectueux de cette confidentialité et j'hésiterais énormément à ouvrir parce que, suite à de nombreuses demandes qui nous ont été faites depuis le début à ce sujet, si on ouvre, les citoyens n'auront plus confiance, quand ils fourniront des informations au Bureau des véhicules automobiles, et j'en serais assez inquiet. Ce sont les remarques que je voulais faire.

Le Président (M. Bordeleau): M. Allard, vous voulez ajouter un commentaire?

M. Allard: Est-ce que vous me permettez?

Le Président (M. Bordeleau): Oui.

M. Allard: Si je pouvais poser une question, M. le Président. La raison pour laquelle les assureurs pourraient, seraient intéressés à ces renseignements, c'est que cela permettrait d'établir la tarification d'un automobiliste. La Régie de l'assurance automobile sera dans la même position et le genre de renseignements que le ministère des Transports pourrait communiquer à la Régie de l'assurance automobile pour sa tarification devrait aussi être disponible aux assureurs pour les mêmes besoins. C'est dans ce sens. On ne serait pas particulièrement intéressés à savoir si M. Untel a été condamné pour un vol, quoique cela pourrait peut-être être intéressant. Mais ce sont les condamnations au Code de la route et le dossier d'accidents qui pourraient intéresser les assureurs.

M. Lessard: M. Allard, sur ce point justement, l'article 12 tel que rédigé le permet. Ce sur quoi j'affirmais mes hésitations, c'est dans l'obligation de le mettre dans la loi comme tel. Je vous dis: Si vous avez besoin de renseignements, ces renseignements ne devront être communiqués qu'avec l'approbation du directeur général, et il vous appartiendra à ce moment-là de faire la preuve que c'est légitime pour vous autres, que c'est un besoin. D'après ce que M. Laflamme, le directeur du Bureau des véhicules automobiles, me disait tout à l'heure, c'est que, jusqu'ici, je pense bien qu'il n'y a pas eu d'objection majeure dans la

question de tarification à vous fournir ces renseignements.

J'aimerais mieux garder l'article 12 tel que rédigé plutôt que l'ouvrir aux assureurs. Après cela, si je l'ouvre aux assureurs, je serai obligé de l'ouvrir à d'autres groupes. Je pense que c'est normal pour le citoyen de voir que le Bureau des véhicules automobiles sera respectueux des informations que pourra contenir son dossier. En même temps, au nom de l'intérêt public et de la sécurité routière, on peut, si la preuve nous est faite, vous fournir ces renseignements. Je vous remercie.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie également, messieurs du BAC. J'invite maintenant le groupe suivant qui est le groupe ROUBEC mémoire no 16. Si vous voulez vous identifier.

Groupe ROUBEC

M. Boutin (Georges-H.): M. le Président, j'ai à ma gauche M. Jean-Guy Claveau, le vice-président du groupe ROUBEC, ainsi que, à ma droite, M. Richard Téoli qui en est le contrôleur.

Le groupe ROUBEC est un groupement d'auto-écoles. Nous avons présentement 40 auto-écoles à travers la province. Nous avons profité de l'occasion qui nous était offerte pour venir exposer nos revendications et préoccupations concernant principalement l'aspect sécuritaire de la nouvelle loi.

Le Président (M. Bordeleau): Excusez-moi. Je présume que vous êtes M. Boutin?

M. Boutin: C'est cela.

Le Président (M. Bordeleau): Vous pouvez continuer.

M. Boutin: Merci. Dans ce mémoire, nous sommes appliqués à toucher principalement les points majeurs tels que: le conducteur, sa formation, sa conduite sur les routes ainsi que les exigences requises pour l'obtention de son permis de conduire. Si vous me permettez, je vais passer rapidement les articles parce que nous en avons au-dessus d'une trentaine.

D'abord, à l'article 11, on dit que: "Le directeur général peut, par règlement, déterminer les connaissances minimales." Nous aurions aimé que vous recommandiez que le directeur général consulte les véritables spécialistes afin de déterminer les connaissances minimales. C'était, dans le rapport Gauvin, une des principales recommandations: qu'il y ait au Québec un organisme groupant les principales personnes intéressées dans le domaine de la sécurité routière.

Pour ce qui est de l'article 66, concernant les permis de conduire, on dit: "Être âgée d'au moins 16 ans et avoir suivi avec succès un cours de conduite approuvé par le directeur général." ROUBEC recommande qu'un permis d'apprenti-

conducteur ne soit émis qu'à la condition suivante: qu'il y ait une preuve d'inscription officielle à un cours de conduite de la classe appropriée et ceci pour les moins de 18 ans. Antérieurement, cette loi existait pour les jeunes de 16 ans. Pour les personnes de 18 ans et plus, on recommande l'obligation de suivre un cours minimum de théorie traitant des sujets vitaux: code, signalisation, loi naturelle, conduite, conditions adverses et un examen de qualification pratique.

A l'article 71, on dit: "Le titulaire d'un permis de conduire, qui assiste un apprenti-conducteur, doit prendre place à ses côtés." ROUBEC recommande que le titulaire soit détenteur d'un permis de moniteur qualifié de la classe appropriée. Présentement, on voit des jeunes de 16 ans qui détiennent un permis de conduire et qui enseignent à d'autres personnes parce qu'ils ont un permis de conduire.

A l'article 75, concernant le cyclomoteur, nous trouvons qu'à l'heure actuelle la loi est très large et ne permet absolument aucune vérification des connaissances du jeune conducteur, et même on lui donne la possibilité de se promener sans même avoir un casque protecteur.

Concernant la section IV, l'article 85, pour les examens, on dit: "Le directeur général établit les formalités, les modalités et le contenu des examens." ROUBEC recommande fortement que les examens soient selon les normes des programmes imposés par le BVA aux écoles professionnelles de conduite. Vous allez dire que depuis un certain temps cela a été fait. C'est vrai et on a fait des recommandations là-dessus. Cela s'est avéré passablement efficace. Mais ce qui s'est produit par après c'est qu'au Bureau des véhicules automobiles — où antérieurement on exigeait, comme pour les écoles de conduite maintenant, 75% pour la théorie et 70% pour la pratique — on exige 60% pour toute personne qui passe au Bureau des véhicules automobiles présentement. En réalité, il y a pénalisation concernant les élèves passant par les écoles de conduite.

Pour les classes de permis, ROUBEC suggère fortement qu'à tous les dix ans le directeur général doit rappeler à subir un examen médical, un examen théorique sur le Code de la route et exiger un recyclage s'il y a échec, tout titulaire d'un permis de conduire délivré par le bureau.

Pour ce qui est des articles 89 et 90, on demande d'ajouter "ainsi que son permis de moniteur de la classe appropriée".

L'enseignement et la conduite d'un véhicule routier, à l'article 116, on dit: "Un fonctionnaire du ministère des Transports, son conjoint ou son enfant mineur, ne peut sous prétexte de destitution avoir des intérêts directs ou indirects dans une école de conduite." On demande de biffer: "A moins qu'il n'ait reçu une permission écrite du ministère des Transports."

A l'article 117: "un spécialiste invité comme conférencier par un titulaire d'un permis d'école de conduite..." qu'on demande de biffer complètement. ROUBEC est certain qu'une telle politique favoriserait grandement les vendeurs de toute

sorte au détriment de l'enseignement de la conduite automobile.

A l'article 122, ROUBEC suggère d'ajouter au présent article: "et ce après consultation des professionnels du milieu. C'est encore pour déterminer le contenu des programmes et des formules, déterminer les mentions.

Aux articles 123 et 124, ROUBEC demande de bien vouloir définir les expressions: permis de formateur et permis de formation. Dans les amendements du 15.63 présentement qu'on appelle la loi 24, il n'y a absolument rien qui parle du permis de formateur et c'est la première fois dans le code qu'on voit apparaître ce mot.

A l'article 125: "... qui n'a pas suivi d'examen de qualification depuis quatre ans." On demande de remplacer par ces mots: "... qui n'a pas oeuvré dans le domaine depuis au moins deux ans."

A l'article 126, au lieu d'un délai de 90 jours, on demande un délai de 30 jours.

Pour ce qui est de l'article 127, on dit: "Le directeur général peut exiger que tout détenteur de permis de formateur qui subit un échec à l'examen de qualification..." Nous demandons de biffer complètement cet article. Cela veut dire qu'il y aurait une éventualité d'examens, continuellement, dans le domaine. Je me demande si les médecins, les avocats ou quelle que soit la classe de société, ont à passer des examens à tous les deux ans pour conserver leur titre.

Concernant la section XI, les infractions et peines, l'article 128. ROUBEC trouve cet article très intéressant pour épurer le domaine mais joliment délicat pour les extensions de permis. Lorsqu'on sait que, des fois, cela prend 30 jours et même plus pour avoir une extension de permis et lorsqu'il y a un cours à donner à X endroits, si nous avons ce délai pour le paiement des amendes, vous savez comment le système va fonctionner. Il y a des propriétaires d'école de conduite qui vont être pénalisés parce qu'il y aura eu une demande du public pour un cours à tel endroit et le propriétaire n'aura pas eu son prolongement de permis.

(15 heures)

J'insiste énormément sur le point suivant, concernant le permis d'instructeur. Présentement, il n'y a rien dans la loi qui permet à un instructeur de pouvoir conserver son permis à la suite d'une maladie s'il n'a pas son certificat médical; s'il y a quelque chose, il perd automatiquement son permis. Il pourrait y avoir quelque chose le couvrant dans la loi. S'il a fait un infarctus, il ne peut plus aller sur la route; alors, on pourrait lui donner la possibilité d'être en classe pour dispenser la théorie; ce serait quelque chose de très bien.

Pour ce qui est des points de démérite, à l'article 161d, on dit: Exiger que cette personne assiste à des séances d'éducation en sécurité routière. ROUBEC s'interroge sur les groupes ressources qui seront invités à dispenser ces séances d'information routière ainsi que la qualification de ces groupes.

Pour ce qui est des articles 189 et 190, ROUBEC recommande une législation ferme con-

cernant la sécurité des pneus et rétablissement de normes précises concernant la vente des pneus usagés. Vous savez sans doute qu'il y a présentement des garages qui vendent plus de pneus usagés que de pneus neufs. Cela prendrait une bonne législation là-dessus.

Pour ce qui est des changements apportés au véhicule, à l'article 220, nous recommandons la vérification annuelle des véhicules de plus de trois ans de fabrication.

Les dispositions générales. La circulation. On dit: Les articles 230 à 312 inclusivement sont les plus intéressants, mais nous aimerions apporter quelques suggestions à l'article 242. L'article 242 se lit comme suit: Le conducteur d'un véhicule routier peut dépasser un cyclomoteur ou une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation. Je pense qu'au point de vue de la sécurité on pourrait ajouter facilement: A la condition que le conducteur s'assure que le dépassement se fasse en toute sécurité.

Article 277. Dans une voie de circulation, les conducteurs de motocyclette et de vélomoteur qui circulent en groupe de deux ou plus, doivent circuler à la file indienne. ROUBEC recommande, pour la plus grande sécurité des motocyclistes, de ne pas circuler par groupe de plus de quatre, ni de circuler en file indienne, ni parallèle, mais d'utiliser la formation en zigzag qui est recommandée par le Conseil canadien de la sécurité routière.

Articles 283 et 284 concernant les feux de circulation. Nous sommes convaincus qu'il serait des plus souhaitable que l'autorité profite de l'occasion pour uniformiser les couleurs des flèches utilisées dans les feux de circulation afin d'éviter toute ambiguïté dans l'esprit des conducteurs et ce, avec la participation obligatoire des cités, villes et villages du Québec.

Article 287 concernant les pneus à crampons. Même s'il est prouvé que les pneus à crampons détériorent le pavé de nos routes, le gouvernement, ne serait-ce que pour sauver une seule vie au Québec, devrait favoriser les pneus à crampons durant la période hivernale. Il s'avère que les pneus à crampons sont souvent beaucoup plus efficaces que les pneus à neige puisque très souvent, en hiver, nos routes sont plus glacées qu'enneigées.

Article 312. Sur les lieux d'un accident. Le conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident doit rester sur place ou y revenir au plus tôt. Nous donnons donc à la population la chance de pouvoir partir et de revenir après. Nous demandons de biffer les mots "ou y retourner immédiatement".

Pour ce qui est de la vitesse, ROUBEC demande avec instance une application plus rigoureuse des limites de vitesse imposées. Comment se fait-il que la majorité des Québécois conduisent très prudemment en dehors du Québec alors qu'ils se permettent des habitudes irresponsables sur nos routes? Il serait grand temps que toutes les municipalités aient les mêmes normes concernant les critères de la limitation de vitesse. Je vous demande de vous placer une minute à notre endroit.

Quand on donne des cours de conduite et qu'on force les élèves à respecter intégralement les limites de vitesse et qu'on se fait dépasser continuellement à 60 ou 70 milles à l'heure, je vous assure que c'est dur.

Concernant les autobus. Il sera des plus coasse de constater qu'un très grand nombre d'automobilistes, à la suite d'un manque de surveillance routière, dépasseront les autobus de type interurbain roulant à 110 kilomètres/heure.

Si la loi permet aux conducteurs d'autobus d'aller plus vite que les automobilistes, suivant la manière dont cela se passe présentement, je vous assure qu'il y aura beaucoup plus d'automobilistes qui vont doubler.

Les infractions et peines. On dit: Il serait juste de prévoir des infractions et peines pour les piétons adultes qui transgressent les lois du Code de la route. Nous déplorons le fait que dans le projet de loi il n'y ait rien qui concerne le piéton. Le piéton adulte a une responsabilité face aux jeunes. On pourrait profiter de l'occasion pour souligner ce fait en faisant une certaine réglementation.

Finalement, l'article 422. On dit: Le ministre des Transports peut accorder des subventions pour favoriser l'application du présent code. Il serait vraiment maladroit de ne pas souligner cet article qui, pour la première fois dans un Code de la route, permettra au ministre des Transports d'accorder des subventions pour favoriser l'application du présent code. Présentement, par une publicité choc, à coups de millions, la Régie de l'assurance automobile tente de sensibiliser par la peur le conducteur québécois à une conduite sécuritaire. Sans minimiser l'importance de la motoneige, quels sont les budgets votés pour ce type de véhicule de catégorie hors route par rapport à ceux votés pour la sécurité routière qui, elle, touche toute catégorie de véhicules automobiles? Si, pour quelques accidents de chasse, le gouvernement a cru bon de rendre obligatoire un cours de maniement d'armes, pour quelle raison cette même obligation ne serait-elle pas imposée pour la conduite de tous les véhicules routiers qui, eux, causent plus de 1500 mortalités par année? Quand voyons-nous l'autorité favoriser l'entreprise privée qui a été le seul véritable formateur routier depuis 30 ans? Par tous les moyens, l'autorité essaie de concurrencer l'entreprise privée et ceci à même les deniers publics.

Messieurs, si vous saviez comme nous avons de la difficulté à obtenir des dépliants ou de l'information susceptible d'intéresser nos étudiants, vous en seriez déconcertés! Nous sommes propriétaires d'école de conduite et on a même de la difficulté à avoir la liste des écoles de conduite du Québec. Il y a une loi concernant les écoles de conduite et cela fait six mois qu'on essaie de l'avoir. On a de la difficulté à l'avoir. N'y aurait-il pas lieu de remettre certaines choses à leur place en vous rappelant qu'il faut travailler sur l'humain si nous voulons, un jour, obtenir véritablement des résultats satisfaisants?

En terminant, le groupe ROUBEC, représentant 40 auto-écoles du Québec, vous demande de

favoriser les véritables éducateurs routiers qui ont comme objectif principal de former aujourd'hui les véritables conducteurs de demain. Je vous remercie, M. le Président.

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

M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Je vous remercie, M. Boutin. Je pourrai difficilement commenter chacun des articles dont vous parlez dans votre document. Il y a des choses qui trouvent leur réponse dans le Code de la route, en particulier, le deuxième paragraphe de l'article 287 qui permet au ministre de déterminer l'utilisation, selon des conditions précises, des pneus antidérapants. Il y a aussi les infractions; je pense qu'à l'article 372 on y répond comme suit: Quiconque contrevient à l'un des articles des sections II et V commet une infraction et est passible en outre des frais d'une amende d'au moins \$25 et d'au plus \$50. Des piétons, il est certain qu'il va falloir faire leur éducation. J'ai donné l'exemple l'autre jour d'un véhicule automobile qui avait priorité au feu vert, alors que, dans la rue Saint-Jean, par exemple, les piétons passaient malgré tout au feu rouge de telle façon que les véhicules devaient s'arrêter. Le problème est l'identification. Il est difficile de demander à un policier de donner une contravention à des piétons s'il n'y a pas d'identification obligatoire. Les policiers nous ont demandé la possibilité d'amener au poste sans mandat tout individu qui refuserait de s'identifier. Le danger que tout cela comporte est qu'on commence par s'identifier pour une infraction au Code de la route et que cela s'élargisse. Le problème qui se pose est celui de la carte d'identité obligatoire. De toute façon, nous allons analyser vos suggestions.

Un autre commentaire que je voulais faire touche le fait qu'on émet à peu près actuellement 225 000 permis d'apprentis conducteurs par année. Vous demandez qu'on puisse exiger un permis de moniteur ou monitrice — pour enlever tout terme sexiste dans nos discussions — pour donner un cours de conduite automobile. D'abord, je vous avoue que vous allez avoir des problèmes de recrutement avec 225 000 permis par année; cependant, lorsqu'une personne suit un cours de conduite automobile, elle peut automatiquement recevoir son permis une fois les examens du Bureau des véhicules automobiles passés alors que dans le cas contraire, si une personne n'a pas suivi de cours de conduite automobile, cela prend une période de cinq mois avant de pouvoir lui émettre un permis provisoire de conducteur. Donc, on favorise quand même par cette mesure les écoles de conduite automobile.

Dans le fond, ce que vous demandez — c'est là mon problème — cela voudrait dire que je devrais refuser à tout père de famille ou à toute mère de famille, qui conduit déjà un véhicule automobile, de pouvoir donner un cours comme tel, de pouvoir enseigner à son fils ou à sa fille la conduite automobile. Cela me paraît un peu fort!

Je pense que je vais faire un commentaire tout de suite pour faire la relation. Vous dites: Nous, on exige 70% ou 75% de nos individus, des personnes qui suivent des cours de conduite automobile à nos écoles alors que le Bureau des véhicules automobiles exige 60%. Vous parlez de discrimination vis-à-vis des conducteurs qui suivent des cours de conduite dans les écoles. Il n'y a pas de discrimination. Au bureau, c'est 60% pour tout le monde quel qu'il soit, qu'il ait suivi un cours ou non. Cependant, le cours, il va l'avoir suivi pendant cinq mois. Il reste qu'il y a un certain contrôle, un peu comme dans les armes à feu. Le cours de maniement d'armes à feu comme tel est un peu un cours de pratique, c'est-à-dire que c'est pratiquement un examen qu'on fait passer aux individus pour savoir s'ils sont capables de manier une arme à feu. Cela ne dure qu'une journée.

Dans le cas qui nous préoccupe, le Bureau des véhicules automobiles est autorisé à exiger un examen théorique et pratique de toute personne qui veut obtenir un permis de conduire. Sur cela, il y a un certain contrôle.

M. Boutin: Si vous me le permettez, j'aimerais savoir pour quelle raison aux écoles de conduite vous exigez 70% et 75% pour la pratique tandis qu'au Bureau des véhicules automobiles, à la suite d'un trop grand nombre d'échecs de la population en général, les exigences sont maintenant de 60%? Cela veut dire que vous voulez avoir deux classes de conducteurs différents: ceux qui sont passés par les écoles de conduite et ceux qui n'ont pas le moyen d'aller dans une école de conduite.

M. Lessard: Je ne comprends pas. Le Bureau des véhicules automobiles exige-t-il que chaque étudiant, qui suit un cours de conduite automobile dans une école, obtienne 70% ou 75%? Est-ce exact? Est-ce ce que vous affirmez?

M. Boutin: Oui, c'est cela.

M. Lessard: Le véritable examen permettant d'obtenir un permis de conduire est fait par le Bureau des véhicules automobiles. Donc, vous avez de bonnes chances que vos étudiants, après avoir suivi un cours, passent avec 80%. Tout le monde est sur un pied d'égalité devant le Bureau des véhicules automobiles, c'est 60% pour passer l'examen.

M. Boutin: De ce côté-là, on n'a aucun problème. Ce que je trouve drôle, c'est qu'à la suite d'échecs au Bureau des véhicules automobiles, d'échecs de personnes qui, supposons, n'auraient pas pris de cours, étant donné que le taux des échecs était trop grand, on exige maintenant 60% au Bureau des véhicules automobiles.

(15 h 15)
D'un côté, on fait les examens selon les normes des programmes de cours de conduite — donc, cela devient un peu plus difficile pour ceux qui n'ont pas de notion de base du Code de

la route et ainsi de suite — et d'un autre côté, on arrive au Bureau des véhicules automobiles et au lieu d'exiger 75% comme antérieurement, on exige 60% afin de favoriser une distribution rapide de permis. Donc, il y a moins d'échecs, les gens sont plus satisfaits et on a des chauffeurs sur nos routes!

M. Lessard: Disons que c'est un point bien technique et je ne voudrais pas avoir une longue discussion sur cela puisqu'on a toujours des communications entre les groupes. On a modifié les examens en conséquence, comme si c'étaient des examens universitaires; donc, on exige 60% à l'université et je verrais difficilement qu'on commence à exiger 75% ou 80% au Bureau des véhicules automobiles. Ma question principale est celle-ci. C'est vrai que vous avez été les premiers à donner des cours. Il y a eu un commencement de création d'écoles de conduite automobile et depuis plusieurs années on prend un peu plus conscience des dangers que comportent les véhicules automobiles. Comme le disait un policier — je pense que c'est M. Marquis, en commission parlementaire — un véhicule automobile est bien plus dangereux qu'un revolver!

Devant ce phénomène — la question suivante et je comprends que ce ne sera pas facile d'y répondre de votre part — un peu comme en 1960 on a pris conscience qu'il fallait que l'Etat se préoccupe de l'éducation, seriez-vous favorable à ce que des cours de conduite automobile soient donnés au niveau du secondaire, à l'intérieur des cours du ministère de l'Éducation?

M. Boutin: Je dois dire que c'est une question joliment délicate. Je peux dire que tout est possible ici bas. Si le gouvernement favorise les commissions scolaires en leur donnant des subventions, et qu'il fait la même chose pour l'entreprise privée, je ne vois pas quelles difficultés il pourrait y avoir. Il faut, par tous les moyens, s'organiser pour que le plus de gens possible passent par les écoles de conduite et connaissent la sécurité routière en prenant des cours de conduite automobile. On n'est pas contre cela, mais à la condition que la compétition soit vraiment légale. Si vous donnez de l'aide à coups de millions à X commissions scolaires — vous me permettrez de ne pas donner d'exemple ici — face à des écoles de conduite privées, je me demande de quelle façon on serait protégé dans cette loi.

M. Lessard: Combien ça coûte, un cours de conduite automobile? Je sais bien que c'est difficile à dire de région en région, mais quelle est le coût moyen, à peu près, et pour combien d'heures de cours?

M. Boutin: Présentement, la loi demande 30 périodes de théorie, 8 heures de pratique sur une voiture à transmission automatique et 10 heures sur une voiture à transmission régulière.

M. Lessard: Un instant. Vous dites 30 heures de théorie...

M. Boutin: C'est 30 périodes de 50 minutes par période tandis que la pratique, pour une transmission automatique, est de 8 heures; pour une transmission régulière, 10 heures.

M. Lessard: Cela veut dire 38 heures dans le cas de l'automatique et disons 40 heures dans le cas d'une transmission manuelle. Combien coûte un cours de conduite automobile?

M. Boutin: Présentement, cela varie selon les régions et les écoles. Cela peut varier de \$150 à \$200 ou \$225 pour transmission automatique ou régulière. Vous prenez un cours de danse, cela peut aller jusqu'à \$500 ou \$700. Il n'y a pas de voiture, à ce moment-là.

M. Lessard: Vous fournissez le véhicule?

M. Boutin: On fournit le véhicule, les élèves ont une assurance de \$500 000 et ils ont un instructeur, un moniteur qualifié à côté. Il y a le local, le téléphone, etc. C'est pas cher!

M. Lessard: Ce n'est pas cher, mais c'est toujours cher pour celui, par exemple, qui a trois, quatre ou cinq enfants, pour qui cela arrive dans la même période et qui est obligé de payer ces montants. C'est pour cette raison que votre recommandation, à savoir la reconnaissance des moniteurs de façon exclusive pour donner un cours de conduite automobile, je trouve qu'elle est très sévère parce que le cours de maniement d'arme à feu, je pense qu'il ne coûte pas très cher. Il est donné par des associations... Au niveau de l'ensemble des régions, je pense que c'est \$6. C'est vrai qu'il dure moins longtemps que le vôtre.

M. Boutin: Si vous me le permettez...

M. Lessard: Oui.

M. Boutin: ... si le public savait que la personne qui prend des cours de conduite, par le rabais d'assurance qu'elle reçoit immédiatement, généralement, dès la première année, entre dans son argent... Cela veut dire que le cours de conduite ne coûte pas cher.

M. Lessard: Je vous remercie.

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

M. Vaillancourt (Orford): M. Boutin, dans votre mémoire vous avez donné de nombreuses suggestions, mais vous ne nous avez pas dit ce que vous pensiez des détecteurs de radar. Êtes-vous pour ou contre les détecteurs de radar?

M. Boutin: Cela a paru ce matin. On était tous ici. Concernant le radar... On est ici pourquoi? On est ici pour la sécurité routière. Si on est ici pour favoriser l'équipement permettant aux gens de violer la loi, je pense bien que ce n'est pas trop logique.

M. Vaillancourt (Orford): Ce qui veut dire que vous n'êtes pas en faveur du détecteur de radar.

M. Boutin: Avec raison.

M. Vaillancourt (Orford): Oui. Maintenant, que pensez-vous du virage à droite?

M. Boutin: Le virage à droite, on n'y a pas touché. On l'a analysé. On s'est dit qu'il y aurait des organismes qui y toucheraient. Nous avons la préoccupation, justement, du piéton là-dessus. J'entendais le ministre dire tout à l'heure qu'aux feux rouges, les piétons traversent. Imaginez-vous donc que, si aux feux rouges on nous donne la possibilité de tourner à droite, ce que cela va faire.

M. Vaillancourt (Orford): Comme le ministre le disait tout à l'heure, c'est assez difficile de reconnaître quelqu'un ou de lui donner un billet d'infraction; s'il n'est pas "immatriculé". Ce n'est pas facile.

M. Boutin: Il faudrait aller en Ontario pour savoir comment on identifie les piétons, parce que les piétons paient des amendes là-bas.

M. Vaillancourt (Orford): Vous dites dans votre mémoire, à la page 11 ou à la page 12, vous suggérez que la loi dise que les vélos ou les bicyclettes doivent circuler en zigzag au lieu de circuler en file indienne. Quelle est l'idée de cela?

M. Boutin: Imaginez-vous donc que vous êtes quatre ou cinq motocyclistes un à la suite de l'autre. Si le premier passe sur un silencieux, le dernier n'aura jamais la chance de le voir, tandis que si c'est en zigzag, un est là et l'autre est là. A ce moment-là, s'il y a obstacle, le danger est visible. A bicyclette, il n'y a pas de problème. Cela va à X milles à l'heure, mais à moto, vous savez comment cela peut aller. On trouve cela drôle. On prend un livre qui dit en file indienne, comme le guide de l'automobiliste, et on prend le livre du conseil canadien qui dit en zigzag. Dans les cours de moto, quand cela se donne, on parle de sécurité et on est là à recommander que, justement, à cause de la vitesse, à cause du danger et à cause d'une question de visibilité, parce que le conducteur prend position dans 95% d'après ce qu'il a vu, il faut lui donner la chance de bien voir en avant...

M. Vaillancourt (Orford): Ce qui veut dire que quatre vélos qui circuleraient en zigzag prendraient à peu près l'espace d'une automobile sur la route.

M. Boutin: C'est cela.

M. Lessard: Il pense que ce sont deux bicycles et il passe entre les deux, alors que c'est une automobile.

M. Vaillancourt (Orford): C'est ce qui pourrait être dangereux le soir.

En ce qui concerne les pneus à crampons, vous demandez qu'il y ait dans la loi une réglementation spéciale. Actuellement, si je me souviens bien, le pneu à crampons est autorisé, par la loi du 15 novembre au 15 avril, suivant une directive du ministre, mais vous aimeriez que ce soit inscrit dans la loi au lieu que ce soit une réglementation.

M. Boutin: Non. Excusez, M. le député. On voulait absolument que cela soit conservé parce que c'est important, les pneus à crampons. On ne voulait pas que cela disparaisse.

M. Vaillancourt (Orford): Je crois que ce n'est pas dans la loi actuelle non plus et ce n'est pas dans le projet de loi que nous étudions dans le moment. C'est plutôt une réglementation.

M. Boutin: Il y avait un article dans l'avant-projet de loi là-dessus.

M. Vaillancourt (Orford): Il y a un article qui...

M. Boutin: Oui.

M. Vaillancourt (Orford): En ce qui me concerne, je n'ai pas d'autres questions. Je tiens à vous féliciter de votre mémoire. Je vois que vous avez fourni beaucoup de travail. Vous avez pris la peine d'étudier le projet de loi, et les nombreuses suggestions que vous nous faites vont certainement nous éclairer lorsque viendra le temps d'étudier le projet de loi dans son ensemble article par article. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député d'Orford. M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je vais commencer là où le député d'Orford a fini. En ce qui concerne les crampons sur les pneus, avez-vous des preuves indiquant que c'est plus sécuritaire à haute vitesse que les pneus ordinaires?

M. Boutin: Au point de vue du danger, ce qu'on a entendu dire là-dessus, c'est que c'était toujours au départ qu'éventuellement le clou partait et pouvait briser le pare... Les débuts ont été difficiles, mais aujourd'hui, la manière dont ils sont placés, il n'y a pas de... Naturellement, c'est certain que cela a été...

M. Russell: C'est une optique personnelle. Vous n'avez pas de statistiques qui démontrent la sécurité additionnelle...

M. Boutin: Non. Au point de vue statistiques, non.

M. Russell: ... parce que j'ai une expérience personnelle. Je vous dis cela simplement parce que j'ai eu des crampons sur mes pneus et maintenant, je n'en ai plus et je n'en veux plus.

M. Boutin: Pourquoi?

M. Russell: Pour bien des raisons. C'est parce qu'à haute vitesse d'abord, cela ne garantit rien de plus. C'est seulement à basse vitesse. Pour la plupart des voyageurs — à moins que ce soit un chauffeur de taxi dans la ville de Québec, je recommanderais peut-être des crampons — je sais que sur les routes, cela ne leur fait pas de bien. Si vous regardez le nombre de jours où il peut y avoir de la glace sur les routes de la province, les dommages que cela peut faire... Je pense que l'un vaut l'autre. On pourrait peut-être s'entendre pour réexaminer la situation et voir si cela donne réellement de la sécurité additionnelle avant qu'on puisse l'incorporer dans un texte de loi ou dans une réglementation quelconque. M. le Président, c'est simplement... Si vous aviez eu des statistiques, j'aurais été heureux de vous entendre. Comme vous n'en avez pas, je prends simplement cela comme une opinion personnelle que vous émettez.

M. Boutin: C'est à la suite d'une consultation auprès de tous nos "franchisés".

M. Russell: De personnes comme moi qui les ont utilisés...

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

M. Russell: ... et qui ont été heureuses du...

M. Boutin: Non, des propriétaires d'école de conduite.

M. Russell: D'école. En ce qui concerne la question des écoles, vous semblez exiger qu'un jeune âgé de moins de 18 ans obtienne un permis obligatoire d'un cours à votre école. Avez-vous une objection à ce que le système actuel soit maintenu et qu'on exige du jeune qu'il passe un examen du Bureau des véhicules automobiles plutôt que d'exiger un certificat d'une école quelconque.

M. Boutin: C'est parce que antérieurement, le jeune de 16 ans, pour obtenir son permis d'apprentissage, cela lui prenait absolument la preuve qu'il était enregistré à une école de conduite. La loi a été modifiée à un moment donné. Au lieu du permis d'apprentissage qui avait une durée de deux mois, aujourd'hui il a une durée de six mois. Le jeune de 16 ans qui va chercher son permis d'apprentissage, donc, a six mois pour pouvoir conduire. A ce moment-là, au bout de six mois il va chercher de nouveau un permis d'apprentissage, ce qui fait que de 16 à 18 ans, il fait son apprentissage avec des permis d'apprentissage.

M. Russell: Vous ne seriez pas d'accord qu'un jeune de 16 ans qui se présente au Bureau des véhicules automobiles et qui demande à subir un examen, quitte à le passer ou le passer à côté et faire la preuve qu'il est réellement qualifié pour

conduire un véhicule, que ce soit aussi valable qu'un certificat prouvant qu'il a été inscrit dans une école ou qu'il aurait un certificat quelconque pour subir son examen à l'école.

M. Boutin: Je pense que si vous prenez tout ce qui se passe au point de vue des électriciens ou de quelque métier que ce soit, avant d'aller chercher une carte, il faut avoir fait X années d'expérience. Le jeune, justement à cause de son manque de maturité et surtout son manque de connaissances... Le jugement d'une personne, c'est quoi? C'est selon les connaissances qu'il a. S'il n'a pas de connaissances, comment voulez-vous qu'il puisse porter un jugement sur la route. Sur la route, c'est une fraction de seconde pour prendre position.

M. Russell: Je ne veux pas faire un plaidoyer, mais je pense que les exemples que vous venez de donner me démontrent certainement que c'est peu sérieux. Je n'ai jamais été d'accord que, pour les électriciens comme pour les opérateurs de machines fixes on exige une expérience de deux ans pour première, deuxième ou troisième classe avant même de l'accepter à un examen. Je pense qu'une personne est qualifiée ou ne l'est pas. S'il se présente au Bureau des véhicules automobiles et dit être prêt à subir un examen, qu'on prenne le meilleur instructeur et qu'on lui donne un examen sévère, que le jeune homme ait 16 ou 17 ans et qu'il passe à 80% ou 78% suivant les exigences, c'est aussi valable qu'exiger des inscriptions à une école quelconque. Je pense que c'est peu sérieux si on ne fait pas cela. C'est mon option de cela. Je dois vous dire que je parle par expérience parce que je n'aurais pas accepté que mon fils s'inscrive à une école de conduite parce que je voulais lui montrer à conduire. J'en ai cinq et cela fait quelques années qu'ils passent déjà par là et ils ont tous eu leur permis quand ils étaient assez jeunes. Jusqu'à maintenant, je n'ai pas eu d'expérience malheureuse. Je peux vous dire...
(15 h 30)

Une Voix: ...

M. Russell: Non, jamais. Je peux vous dire ceci: Il y a des gens que je connais qui sont passés par une école de conduite. Je ne veux pas déprécier les écoles, mais, comme expérience, à la première heure, je préférerais qu'ils ne soient pas passés par une école, mais qu'ils aient appris sérieusement à conduire et qu'ils aient acquis le sens des responsabilités, plutôt que d'être passés seulement par une école où ils ont obtenu un certificat. Le certificat peut être obtenu... C'est un peu comme les jeunes qui subissent souvent des examens universitaires et qui, dès qu'ils pratiquent, pensent avoir le monopole de la vérité. De la même façon, quand vous montez dans un véhicule et que vous pensez pouvoir conduire et que vous manquez d'expérience, c'est drôlement dangereux. J'aimerais mieux qu'on sorte de l'école en sachant qu'on a de la théorie et un peu de pratique, mais qu'on manque de beaucoup d'ex-

périence avant de se lancer dans toutes les sortes de folies qui peuvent se produire sur les routes.

M. Boutin: M. le Président, si vous me le permettez, c'est malheureux de constater que dans tous les domaines, lorsque nous voulons aspirer à une perfection quelconque, il faut prendre les moyens d'y arriver. Là, il y a la question de la formation d'un être humain face à la conduite. On n'est pas là pour pleurer. On sait ce qui se passe sur les routes, mais pour quelle raison ici au Québec, par tous les moyens, veut-on essayer d'empêcher les gens justement d'aller chercher ces connaissances? Je comprends qu'il y ait des gens, des autodidactes qui apprennent tout seuls. On n'est pas contre cela, mais on rencontre des gens de 40 et 50 ans qui viennent dans nos écoles de conduite. Ils s'imaginaient tout connaître. Il y en avait qui donnaient des cours à leurs parents et à leurs amis. Justement, aussitôt qu'on touche au domaine de la sécurité routière, nous sommes tous des spécialistes. On ne peut pas parler d'école de conduite. Quand il y a un accident, les gens disent: Vous ne montrez pas cela à l'école? Pour quelle raison ne nous diraient-ils pas: Ce doit être certainement une personne qui n'est pas allée prendre un cours de conduite? C'est nous qui passons pour avoir tous les péchés de la belle province. Un instant, là!

M. Russell: Je suis d'accord, mais je déduis de votre exposé que le Bureau des véhicules automobiles est peu sérieux quand il donne des cours et qu'il donne des points pour classer un individu qui va là pour subir un examen. C'est ce que je dois déduire de votre exposé. Je suis contre le fait qu'on émette un permis à quelqu'un sans lui faire subir un bon examen... Vous parlez de 60%. Cela peut être 70%. Je n'y ai pas d'objection. Que la personne se qualifie. Mais là où je ne suis pas d'accord, c'est qu'on exige qu'on se soit inscrit à une école quelconque ou qu'on ait un certificat d'une école quelconque. Je pense que la meilleure preuve, c'est qu'on subisse un examen et qu'on démontre au Bureau des véhicules automobiles qu'on est réellement qualifié pour obtenir ce permis de conduire. Je pense que c'est beaucoup plus sérieux que tous les permis, toutes les autres exigences qu'on peut avoir. C'est ma conception...

M. Boutin: Seulement un petit mot.

M. Russell: Oui.

M. Boutin: Présentement, c'est dans la loi. À 16 et 17 ans, les cours sont obligatoires.

M. Russell: C'est là-dessus que je vous posais la question et je ne suis pas tout à fait d'accord que ce soit un cours obligatoire plutôt qu'un examen qui prouve la capacité de conduire, le sens des responsabilités... On passe un examen théorique aussi bien qu'un examen pratique. Je préférerais qu'on soit beaucoup plus sévère au Bureau des véhicules automobiles quant à l'exa-

men — c'est ma conception — que d'exiger qu'on soit inscrit à un cours. De même, j'exigerais un examen de connaissances minimales avant de donner un permis d'apprentissage. Je trouve que cela ferait beaucoup plus sérieux. C'est ma conception, remarquez bien. Je ne dis pas que je suis d'accord ou en désaccord avec la loi, avec ce qu'on propose dans la loi. On va discuter de cette loi. Je voulais simplement avoir votre opinion et votre raisonnement là-dessus. Je peux vous dire que je ne suis pas contre les écoles, mais je ne suis pas pour qu'on leur donne un blanc-seing qui signifie que leur inscription ou leur permis devient une autorité. Je ne suis pas tout à fait sûr... Je ne veux pas cautionner toutes les écoles et tous les permis qu'on va émettre, connaissant l'être humain.

M. le Président, j'ai beaucoup d'autres questions, mais je pense que ce sont toutes des choses qui vont revenir devant nous. Je peux simplement vous dire que je suis bien heureux de votre mémoire. Cela nous donne une autre lumière sur la question de la loi. On va s'en servir, l'examiner de façon bien approfondie pour nous aider à critiquer ou à revendiquer certaines clauses, certains amendements qu'on pourrait demander au projet de loi qui est devant nous actuellement. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Boutin, ainsi que les gens qui vous accompagnent, d'avoir participé à nos travaux.

J'appelle maintenant M. Guy Marchant, le mémoire no 18.

M. Guy Marchant, à titre personnel

M. Marchant (Guy): Guy Marchant, je suis informaticien à Ottawa et je suis venu aujourd'hui pour la commission. Ne sachant pas comment se déroulait une commission parlementaire, je n'ai pas préparé de présentation en tant que telle. J'ai simplement mon mémoire avec moi. Je voudrais simplement, à titre de présentation, vous remercier, pour me donner l'opportunité, en tant que simple citoyen, de participer à l'élaboration du nouveau Code de la route. Chacun de nous a toujours eu l'occasion de protester devant un règlement, en disant: on devrait faire ci, on devrait faire ça, là, on a au moins l'occasion de pouvoir participer à l'élaboration de nouveaux règlements.

Je ne sais pas si vous voulez que nous regardions ensemble les différentes suggestions ou recommandations que j'ai écrites ici. Je ne voudrais pas le relire, puisque vous l'avez sous les yeux. Peut-être pourriez-vous me poser des questions ou si vous voulez, je peux passer les quelques points en revue.

Le Président (M. Bordeleau): Les membres de la commission ont dû lire votre mémoire. Il y aurait peut-être lieu de passer aux recommandations, par exemple.

M. Marchant (Guy): D'accord. La première recommandation est au sujet des permis de con-

duire et des écoles de conduite. Il est question, dans les articles 85 et 122, du contenu de l'examen de compétence et du contenu des programmes d'enseignement. Je ne connais pas ce contenu, mais je peux en déduire facilement que la conduite des véhicules à boîte de vitesse manuelle n'était qu'optionnelle, aussi bien dans l'enseignement que pour passer le permis. Alors, il me semble que le permis de conduire ne spécifie pas qu'on est spécialisé dans la conduite du véhicule automatique seulement. Il semble attester qu'on est capable de conduire n'importe quel type de véhicule automobile. Cela est vrai ici au Québec, en dehors du Québec et surtout à l'étranger, quand on se présente avec un permis canadien qui est accepté, mais qui ne nous permet pas de conduire, quelquefois, une voiture à boîte de vitesse manuelle. Je pense que cela devrait être inclus dans les cours de conduite et cela devrait être inclus dans l'examen. C'est souvent utile. En plus, ces voitures sont plus économiques, alors elles vont venir de plus en plus sur le marché. Je pense que ce serait une bonne chose, les écoles de conduite n'en seraient certainement pas fâchées, elles auraient un cours supplémentaire, ça leur rapporterait plus d'argent.

D'ailleurs, je cherchais moi-même des cours de conduite améliorée. Je sais conduire, j'ai pris bien des cours de conduite supplémentaires, cours de conduite sur glace, cours de conduite rapide, etc., je cherche des cours qui améliorent la conduite, pas seulement qui apprennent à conduire, mais je n'en ai jamais trouvé dans les écoles actuellement. J'aimerais pouvoir trouver ce genre de cours. C'est tout pour la première partie.

Ma deuxième recommandation est au sujet des réflecteurs ou catadioptré et des phares antibrouillards. Je n'ai pas trouvé dans les articles 173, 174, 188 de mention pour les réflecteurs sur les véhicules et je pense que tous les véhicules devraient en être munis. Est-ce que c'est une omission, je ne sais pas.

Le Président (M. Bordeleau): Je peux suggérer une procédure, ce serait de lire vos recommandations.

M. Marchant (Guy): D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Pour qu'on puisse procéder à un échange de questions et de commentaires après entre le ministre et les représentants de l'Opposition.

M. Marchant (Guy): Parfait. Je pense qu'il serait souhaitable qu'il y ait des réflecteurs rouges ou jaunes à l'arrière et sur les flancs de tous les véhicules. Je pense également qu'en raison du climat ici au Québec, un phare antibrouillard, au moins, devrait être exigé sur tous les véhicules. Cela sert en temps de pluie, en temps de brouillard et en temps de neige également. J'entends par phare antibrouillard celui qui est défini dans le grand Larousse, qui éclaire au ras du sol, qui permet de voir les lignes blanches ou jaunes et les

bas côtés de la route. C'est ça que j'entends par phare antibrouillard.

Ma recommandation suivante au sujet des articles 177 et 178, également, il n'est pas mentionné de réflecteur. L'article 177 stipule qu'une motocyclette doit être munie de feux indiquant un changement de direction seulement à l'arrière. Je me demande pourquoi, s'il ne serait pas consistant de demander de les avoir à l'avant également, surtout lorsqu'une motocyclette arrive à une intersection et coupe à gauche pour tourner et si on n'a pas fait signe, quelquefois, ça peut être une cause d'accident.

Ma recommandation suivante, à l'article 179, vise les bicyclettes ou tricycles qui sont immobilisés ou en mouvement la nuit. On leur demande d'être équipés de lumières ou de réflecteurs seulement s'ils circulent la nuit. Je pense qu'on devrait exiger ceci en tout temps, parce que bien des bicyclettes et des tricycles ne sont pas supposés être dehors la nuit, mais ils le sont, ne serait-ce qu'à la tombée de la nuit et on les voit mal quand on les voit. C'est en tout temps qu'ils devraient en être équipés.

Ma recommandation suivante, aux articles 180 et 188, c'est pour l'éclairage, pour les phares blancs, par exemple. On ne précise pas à quelle hauteur doivent être installés les phares blancs. Ma recommandation est qu'on devrait spécifier une hauteur.

Juste avant de venir ici, je suis allé dans un grand garage, qui vend du produit Ford, et j'ai pu constater, de visu, que les tracteurs pour semi-remorques, par exemple, avaient leurs phares au-dessus du toit de ma voiture. Or, ces phares, même quand ils sont diminués pour croisement, sont automatiquement éblouissants, puisqu'ils sont au-dessus de vos yeux.

Je pense que, sans rien changer aux véhicules, on pourrait simplement ajouter des phares plus bas sur le pare-chocs, ou un peu plus bas, pour les croisements et que ces feux soient éteints, au moment d'un croisement, comme ça se fait sur certaines voitures à quatre phares d'ailleurs: on éteint les grandes lumières et on allume seulement les petites.

Il y avait également la question de l'intensité, pour voir l'intensité à 150 mètres ou 90 mètres. Je pense que c'est peu précis. Il existe des moyens techniques, à l'heure actuelle, de mesurer l'intensité de l'éclairage, soit de la source d'éclairage, soit de l'éclairage réfléchi sur une cible quelconque. Il existe des moyens techniques de la mesurer. S'il existe des moyens techniques de la mesurer, d'une part, ce serait plus précis et, d'autre part, ce serait vérifiable, donc contrôlable à l'enregistrement des bureaux de vérification par exemple.

Justement, l'intensité des phares, lorsqu'ils sont descendus, lorsqu'ils sont baissés pour un croisement, selon l'article 300, il n'est pas question, lorsque l'on précise la puissance de ces phares, si on doit la mesurer avant, après ou dans les deux cas. Je pense que ceci devrait être précisé. Est-ce que c'est pleine lumière ou en

code seulement? D'ailleurs, à propos des codes, je voudrais poser une question supplémentaire: Est-ce qu'on utilise l'éclairage biaisymétrique qui permet de voir un peu plus, sur le côté droit, les piétons et les cyclistes?

Pour la recommandation suivante, à l'article 181, qui stipule qu'une automobile soit équipée de phares antibrouillard, là, j'ai cru comprendre qu'il y avait une erreur d'appellation sur le mot "antibrouillard". J'ai moi-même regardé dans les dictionnaires que j'avais à la maison, je n'ai pas pu trouver de définition très claire et j'ai communiqué avec l'Office de la langue française qui m'a donné la définition suivante: D'après le Grand Larousse de la langue française: projecteur antibrouillard, projecteur d'automobile dont le faisceau lumineux est dirigé vers le sol et éclaire les bas côtés de la route. Dans ce cas, je pense qu'un interrupteur est inutile si c'est cela, un phare antibrouillard et, s'il est installé selon les prescriptions de cet article, il n'y a pas de raison de l'éteindre puisqu'il ne peut pas être éblouissant; il est très bas. Par contre, à cause peut-être de cette appellation de phares antibrouillard, cet article ne prévoit pas l'installation d'autres types de phares supplémentaires, comme longue portée ou phares rectangulaires, avec une plage d'étalement lumineuse plus large, etc. Je pense que ça pourrait être spécifié.

L'article suivant, 186, prochaine recommandation: Encore pour les phares et réflecteurs, on dit qu'ils doivent être visibles d'une distance d'au moins 150 mètres. Je pense que, là encore, on devrait utiliser une mesure plus précise, on devrait utiliser des instruments de mesure, de façon que ce soit mesurable et vérifiable, donc, contrôlable.

Recommandation suivante, à l'article 191, où on parle de l'avertisseur sonore pour un véhicule automobile ou un cyclomoteur, je pense qu'il serait souhaitable qu'on ait deux systèmes d'avertisseurs sonores — j'en ai moi-même deux sur ma voiture — un pour la ville, un pour la route, parce que ceux qui sont, en général, pour la ville, sont parfaitement insuffisants sur la route. Derrière un camion, un autobus ou un gros véhicule, on ne se fait pas entendre. Par contre, ceux qui sont faits pour la route, sont très forts, sont presque dangereux en ville, parce qu'ils font sursauter les gens, ils sont très désagréables. On pourrait donc avoir deux puissances. Moi, j'ai tout simplement monté un inverseur sur ma voiture pour avoir les deux, mais peut-être que deux avertisseurs seraient nécessaires. On ne parle pas également de leur puissance.

Je pense que le niveau sonore admissible devrait être spécifié par une mesure scientifique, en décibels, etc. Il n'est pas question des motocyclettes dans cet article, parce que, sans doute, les motocyclettes font bien du bruit, c'est certainement vrai pour la ville et leur bruit est suffisant, mais, sur la route, là encore, je ne pense pas qu'une motocyclette puisse toujours se faire entendre du camion ou de l'autobus qui est devant. Donc peut-être qu'un avertisseur sonore devrait également être monté sur des motocyclettes qui peuvent avoir certains problèmes à doubler un

véhicule, à se faire entendre par un gros véhicule qui est devant.

L'article suivant, 196: Le niveau maximum sonore admissible pour l'échappement d'un véhicule ou d'un cyclomoteur. Là encore je dis que ça devrait être mesurable, ça se fait dans beaucoup de pays et, si c'est mesurable, c'est vérifiable. Les motocyclettes sont exclues de cet article. Là, j'ai été vraiment surpris, parce que là, ce sont les motocyclettes qui font le plus de bruit, surtout en ville, dans les quartiers résidentiels. Je pense que les motocyclettes devraient également être équipées, je ne dirais pas d'un silencieux, mais d'un système qui affaiblisse le bruit d'échappement et, là encore, que ce soit mesurable, donc contrôlable et vérifiable.

(15 h 45)

Toujours dans mon mémoire, j'ai quelques notes supplémentaires, que je n'ai pas mentionnées, mais je reste avec mon mémoire pour l'instant.

Pour toute la section VIII du chapitre VIII, on mentionne les autobus en général et les autobus scolaires en particulier, mais dans aucun de ces articles mentionne-t-on les ceintures de sécurité dans les autobus et encore moins les appuis-tête. Je pense que, à la lumière des derniers accidents qui se sont produits, notamment au Québec, que des ceintures de sécurité dans les autobus de voyageurs pourraient être montées. Le voyageur aurait l'option de la mettre ou de ne pas la mettre, il n'est pas question de la rendre obligatoire, mais elle devrait être présente, à titre supplémentaire de sécurité. Dans les autobus scolaires, en particulier, alors qu'on fait une très grosse publicité, qu'on se sert des enfants dans la publicité pour le port de la ceinture de sécurité, on n'en met pas dans les autobus scolaires; cela me semble inconsistent. J'ai déjà eu une discussion avec quelqu'un du ministère à ce sujet, je ne me rappelle même plus qui c'était, c'était une personne que je n'ai rencontrée qu'une fois; elle me disait que c'était à cause du plancher des autobus qui sont en bois, etc. Il y a peut-être de très bonnes raisons, mais je pense qu'on devrait quand même au moins habituer les enfants à porter la ceinture dès qu'ils sont dans un autobus scolaire; ce serait une bonne sécurité en cas d'accident, de toute façon.

Quant aux appuis-tête, dans les autobus ordinaires, pas de problème; ils sont toujours là. Vous savez quelle est l'importance de l'appui-tête, dans les cas d'accidents, pour le cou. Des gens ont déjà été tués comme ça; par exemple, l'Agha Khan a été tué il y a une vingtaine d'années, en France, comme ça. Je pense que dans les autobus scolaires aussi il devrait y avoir un appui-tête; également il devrait être obligatoire dans les voitures. Il n'en est question nulle part.

Pour les articles 211, 212, 213, 214 et 215 qui visent les passagers occupant les places avant du véhicule automobile, il n'est pas question de ceintures pour les places arrière. Or, il y a certains types de véhicules, les véhicules à deux portes, par exemple, dont le siège avant est rabattable. Dans ce cas, en cas de choc ou de freinage brutal,

le passager arrière, s'il n'est pas attaché, vient buter contre le dossier du siège avant et ce choc peut être extrêmement violent. Vous connaissez les lois de l'inertie, etc., vous savez que ça peut débloquent le petit loquet, qui n'est certainement pas très costaud sur la plupart des voitures et toute l'inertie, avec la force du mouvement et du poids des passagers arrière, va venir s'ajouter au poids du passager avant, donc sur sa ceinture, et ça peut lui causer des blessures. La ceinture n'étant pas faite pour double poids, ça peut aussi briser la ceinture et, à ce moment, être encore plus dangereux. Je pense que, sur ce type de véhicule, dont le siège avant se rabat pour faciliter l'accès aux places arrière, la ceinture arrière devrait être obligatoire et devrait être portée.

A l'article 200, je pense qu'il y a eu une coquille à l'impression, une faute de typographie, on lit "convenir" et je pense qu'il faudrait lire "convertir". On pourra voir ça tout à l'heure.

A l'article 283, qui stipule dans quelles conditions un conducteur peut effectuer un virage à droite, en face d'un feu rouge; je ne voudrais pas discuter ici de l'opportunité du virage à droite, mais je dis que, dans la même logique, il est possible de permettre aussi le virage à gauche sur deux rues qui sont toutes deux à sens unique. Cela fonctionne depuis le 1er janvier de cette année, à Ottawa, où j'habite, — j'habite tout en face, à Hull — et il n'y a eu, paraît-il, aucun problème. J'ai pris, tout dernièrement, un cours de conduite préventive, comme on dit là-bas, avec des gens qui sont en relations permanentes avec le Bureau des véhicules et ils n'ont eu aucun problème de ce côté, ça n'a pas causé d'accidents supplémentaires; la logique est la même. Avec les mêmes restrictions, évidemment, ça devrait être possible.

J'ai peut-être une parenthèse à ouvrir. On a discuté, tout à l'heure, du virage à droite, j'ai intercepté l'intervention de M. Dumont, qui en avait parlé. Il m'a conté les expériences malheureuses qu'ils ont eues, mais il m'a précisé qu'il y avait généralement une flèche verte à ces endroits. Je lui ai dit que j'avais vu, aux environs de Québec, une flèche orange. Je pense qu'avec une flèche orange ou une flèche rouge, ça induirait peut-être le conducteur à plus de prudence, sans lui dire: Vous pouvez y aller, c'est vert, tournez. Evidemment, ça demanderait des installations supplémentaires alors que la loi, telle qu'elle est, ne demande aucune installation supplémentaire, et c'est là le gros avantage.

Pour l'article suivant, no 300, on spécifie les distances pour l'éclairage et pour la diminution des phares principaux à une distance de 150 mètres. Je dis que, à cette distance, les phares actuels montés sur les véhicules sont éblouissants bien avant 150 mètres; ils sont beaucoup trop puissants. En plus, il est très difficile, la nuit, d'évaluer la distance d'un véhicule, surtout d'un véhicule en mouvement quand on est soi-même en mouvement; c'est très très difficile.

Je pense qu'on devrait baisser nos phares dès qu'on voit des phares en sens inverse. Au moins, que la personne qui est en face ou que le véhicule

qui vient en face baisse ses lumières. Cela veut dire: Je suis ébloui, baisse aussi les tiennes; il vous fait signe. Il me semble que ce serait plus facile dans ce cas.

En ce qui concerne l'article 301, je n'ai pas réussi vraiment à le comprendre. Je ne sais pas s'il y a une faute d'impression ou si c'est moi qui n'ai pas réussi à comprendre le texte, mais, de toute façon, il concerne les restrictions pour les antibrouillard. Je signale, dans mes recommandations, que toute restriction concernant les phares antibrouillard semblent inutiles, si ces phares sont conformes à la description qu'en donne le grand dictionnaire Larousse, et je la répète: projecteurs d'automobile dont le faisceau lumineux est dirigé vers le sol et éclaire les bas-côtés de la route. Donc, automatiquement, ils doivent être montés très bas et ils ne peuvent éclairer que très bas et ils ne peuvent être éblouissants. Si c'est cela qui est considéré comme antibrouillard et que le phare est monté tel que spécifié à l'article 181, à ce moment-là, je pense qu'il est inutile qu'il soit mis en bas du croisement.

J'ai ici une page de remarques générales pour les familiales, véhicules qui ont une plate-forme de chargement derrière les sièges. Ces véhicules n'ont aucun dispositif de retenue de ce chargement, que ce soit des bagages ou autre chose. Or, en cas d'accident, je l'ai appris dernièrement lors de secours, l'arrière du véhicule qui est accidenté ou qui donne un coup de frein brutal tend à se soulever et les objets qui sont derrière tendent à passer vers l'avant, d'une part. D'autre part, l'ensemble de ce chargement tend à glisser vers l'avant de toute sa force d'inertie qui peut être très grande, quand on a 500 ou 1000 livres de chargement, et à venir écraser littéralement la banquette avant et les passagers qui y sont.

Je pense qu'on devrait prévoir un dispositif, je ne peux pas dire lequel exactement, qui freine le glissement, qui empêche l'écrasement de la banquette avant, surtout si ce sont des banquettes rabattables, comme c'est quelquefois le cas; qu'un filet ou un dispositif quelconque empêche que les objets ne passent par-dessus la tête des passagers ou ne viennent les cogner derrière la tête. C'est extrêmement dangereux. Il n'en est pas fait mention du tout. Moi-même, j'ai fait installer dans ma voiture, qui a un siège arrière rabattable — c'est une Sabre, c'est le même système que les Renault, le siège arrière peut se rabattre pour faire une plate-forme de chargement et, à ce moment-là, il est en communication avec le coffre — j'ai fait installer une plaque de sécurité, qui a 1/8 de pouce d'épaisseur et qui peut s'enlever avec des boulons, de façon que le chargement du coffre ne vienne pas écraser mon bébé qui est en arrière lors d'un choc ou d'un coup de frein. C'est un danger réel. Je suis seulement préoccupé par la sécurité; comme vous le voyez dans ces articles, c'est tout ce que j'ai touché.

Pour les pneus à crampons, je n'en ai pas fait mention, parce que je n'en avais pas vu mention dans le mémoire. J'en ai toujours eu et je suis d'accord avec M. le député qui disait tout à l'heure qu'à haute vitesse ça ne sert pas à grand-chose,

surtout dans les virages; si on s'imagine que ça vous freine, pas du tout. Par contre, à basse vitesse, ça peut vous éviter d'écraser un piéton ou ça peut vous éviter un accident en ville ou n'importe où. Cela m'a souvent aidé énormément à m'arrêter.

C'est tout ce que j'ai à dire sur mon mémoire en particulier. Si vous avez des questions à me poser, je suis prêt.

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

M. Lessard: M. Marchant, vous avez dit tout à l'heure que vous étiez technicien en informatique?

M. Marchant (Guy): Je suis informaticien, oui.

M. Lessard: Est-ce que vous vous occupez de sécurité routière comme hobby?

M. Marchant (Guy): Non, pas du tout. Je suis simplement concerné par la sécurité routière, parce que j'aime l'automobile. J'ai toujours eu des autos que j'estimais de qualité et de sécurité. J'ai acheté une Sabre parce que je la considérais de sécurité et je fais beaucoup de route, je conduis énormément.

M. Lessard: Vous avez un mémoire qui démontre une recherche profonde. Il est certain que le Code de la route n'a pas pour objectif de tout préciser, parce qu'on va avoir un Code de la route extrêmement complexe. Je pense, par exemple, à la définition qu'on me demandait — je ne sais pas si c'est vous — ce matin concernant les détails techniques — on commence à avoir pas mal de recommandations — on me demandait de préciser la qualité des pneus. Il est précisé, dans le Code de la route, que le ministre peut déterminer la qualité des pneus. Il est précisé, dans le Code de la route, que le ministre peut déterminer la qualité minimale du phare antibrouillard.

Je comprends que vous apportiez une définition du Larousse, maintenant, mais je me fie plutôt au phare antibrouillard existant, c'est-à-dire qu'il transmet un jet de lumière comme tel, non pas nécessairement... il est par en bas un peu, justement en cas de brume. Vous parliez de l'article 301 en cas de brouillard, cela me paraît clair, les phares antibrouillard ne peuvent être tenus allumés que lorsque les conditions atmosphériques le nécessitent. Lorsque l'éclairage avant du véhicule est diminué, si vous avez déjà fait l'expérience avec les phares antibrouillard, si vous ne devinez pas votre éclairage, les phares antibrouillard ne sont pas efficaces. C'est dans ce sens que l'article 301 s'interprète.

Concernant les réflecteurs rouges ou jaunes arrière, actuellement, on a déjà mis la plaque d'immatriculation réfléchissante. C'est déjà une indication. On ne peut pas non plus multiplier.

Touchant toute la question de la bicyclette, c'est exact que le Code de la route est assez muet sur ça. Nous avons reçu des recommandations à

ce sujet jeudi dernier par Vélo-Québec. Il va falloir considérer ça. En ce qui concerne les silencieux, je ne pense pas que le Code de la route exempte les motocyclettes du contrôle des silencieux. Au contraire, l'article 408...

M. Marchant (Guy): ... dont je parlais ici.

M. Lessard: Alors l'article 408 dit: "prescrire les normes de fabrication, d'installation, d'utilisation et de vente d'un silencieux". Mais à un autre article, 224... Ce n'est pas comme mon petit catéchisme, je le connaissais plus par coeur que ça mais, celui-là, je le connais moins. Je le connais, mais dans ses grandes lignes. Article 196, "un véhicule automobile et un cyclomoteur, immobilisé ou en mouvement sur un chemin public, doit être pourvu d'un silencieux et d'un système d'échappement en bon état de fonctionnement." Sur ça, je vous avoue que... je vous ai dit tout à l'heure qu'il y avait moyen de déterminer, pour le ministre, les normes minimales concernant le silencieux. Quant à moi, je pense que tout le monde commence à avoir son voyage, c'est le cas de le dire, vous me passerez l'expression, de se faire, pendant une partie de la nuit, taper les oreilles continuellement. Je vous avoue que j'y tiens, de concert avec les fabricants de motocyclettes et, avec le ministre responsable de l'environnement, parce que c'est une de ses responsabilités, on va certainement définir des normes.

J'ai eu l'occasion de constater qu'une motocyclette qui sortait de chez le fabricant et une motocyclette dont le nombre de ce est assez important, ne faisait pratiquement pas plus de bruit qu'un véhicule ordinaire. C'est parce qu'on modifie le système de silencieux et cela sera défendu par le nouveau Code de la route. Là-dessus, je pense que tout le monde commence à avoir son voyage.

M. Marchant (Guy): Est-ce que je peux me permettre ici une remarque?

M. Lessard: Oui.

M. Marchant (Guy): Je suis entièrement d'accord que ce sera défendu, c'est très bien, mais si le bruit n'est pas mesurable, le contrôle sera difficile.

M. Lessard: Les décibels.

M. Marchant (Guy): Il faut quand même fonctionner avec les fabricants. Vous savez, il faut faire une distinction, c'est que toute norme concernant la fabrication des véhicules routiers comme telle est de la responsabilité du gouvernement fédéral. Là, on s'accorde, on a quand même un comité, Transport Québec, Transport Canada, pour faire valoir des revendications à ce sujet, mais c'est la responsabilité du gouvernement fédéral. (16 heures)

M. Lessard: Concernant les autobus scolaires, on a, depuis le dépôt du rapport Jodoin, on a considéré la possibilité d'avoir des ceintures de

sécurité pour les passagers. Le rapport Jodoin ne recommande pas — je pense que c'est un instrument extrêmement valable, il avait donné lieu à une recherche assez considérable en ce qui concerne le transport urbain — dans les autobus scolaires comme dans les autobus interurbains, le port ou l'obligation d'avoir des ceintures de sécurité. En ce qui concerne la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires, le problème, c'est qu'il n'y a pas de brigadier scolaire dans chacun de ces autobus et ceci pourrait créer des accidents assez sérieux, c'est-à-dire que les enfants pourraient s'amuser avec ça et se frapper les uns les autres. C'est un argument qui revient constamment. Cependant, le rapport Jodoin nous recommande, pour les sièges avant, d'avoir la ceinture de sécurité pour empêcher que l'enfant soit projeté.

Par ailleurs, ils nous disent, en ce qui concerne la ceinture sur les autres sièges, pour autant que l'endos du siège avant soit bien remboursé c'est une meilleure protection que d'obliger les compagnies à placer des ceintures de sécurité.

M. Marchant (Guy): Si je peux me permettre ici une remarque. Pour la question de blessures possibles avec les boucles de ceinture de sécurité, il existe des systèmes, comme celui qui est monté sur ma voiture, la Sabre, qui n'a pas de boucle. La boucle est directement montée sur le côté du siège, c'est seulement la courroie qui vient se mettre dans la boucle et que l'on ferme par-dessus la courroie. La courroie elle-même, la ceinture elle-même n'a aucune boucle. Le système se bloque sur un verrou de sécurité qui se trouve à côté. Donc, là, il n'y a plus de danger.

M. Lessard: Seulement comme remarque, vous dites qu'il serait souhaitable qu'à l'intersection de deux chaussées à sens unique, le virage à gauche soit permis. Il est déjà permis quand c'est indiqué. Vous voulez dire, là où il y a une lumière, d'accord.

M. Marchant (Guy): Dans la même logique que dans les virages à droite. Cela fonctionne.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup. On va considérer, en relation avec le fait qu'il ne faut pas surcharger. On a voulu codifier et éclaircir le Code de la route, il ne faut donc pas le surcharger par une série de mesures très précises sinon, on va avoir de la difficulté à se comprendre. Cependant, je vous félicite pour votre intérêt en ce qui concerne la sécurité routière, de la recherche considérable que vous semblez faire, un peu comme quelqu'un qui s'en préoccupe énormément. Je vous en remercie, M. Marchant.

M. Marchant (Guy): Je vous remercie, M. Lessard.

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

M. Gratton: M. le Président, en constatant que M. Marchant est issu du comté de Gatineau, j'aurais presque l'intention, le goût de lui deman-

der de m'appuyer dans mes revendications auprès du ministre des Transports. Il nous a dit tantôt qu'il faisait beaucoup de voyages en automobile. Sûrement que, s'il a voyagé sur les routes du comté de Gatineau, il a été à même de constater que plusieurs d'entre elles ont besoin de réfection. Il pourrait peut-être m'aider à faire les représentations que je fais régulièrement au ministre des Transports.

J'ai seulement une question... D'abord, je désire féliciter M. Marchant pour la valeur de son mémoire. Je pense que les recommandations qu'il contient, dans un très grand nombre, méritent d'être retenues par les autorités du ministère des Transports, sinon elles pourraient être incluses au projet de loi lui-même, tout au moins, elles pourraient être insérées dans la réglementation qui est afférente à ce Code de la route.

Vous disiez tantôt, cela m'a échappé, que l'Ontario permet depuis le 1er janvier dernier, les virages à gauche au feu rouge en cas...

M. Marchant (Guy): Je n'ai pas dit l'Ontario, mais la ville d'Ottawa en tout cas. Je ne sais pas pour l'Ontario en général. Je sais que pour la ville d'Ottawa, oui, c'est permis depuis le 1er janvier. Cela m'a été confirmé lorsque j'ai pris ce cours, il y a un mois ou deux, de conduite préventive et en effet, je l'ai pratiqué, j'ai vu que d'autres le pratiquaient et apparemment, il n'y a pas eu de problème, uniquement à voie unique évidemment.

M. Gratton: Comme vous, je suis souvent appelé à voyager en Ontario, dans la ville d'Ottawa en particulier. Je prends votre parole, je m'y risquerai et j'espère seulement que je ne me ferai pas arrêter par la police d'Ottawa. Je vous remercie pour votre mémoire, M. Marchant.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le député de Brôme-Missisquoi.

M. Russell: Je ne veux pas tellement ajouter à la valeur du mémoire que nous a présenté M. Marchant. C'était valable et je suis convaincu que le ministre va s'en sortir. Sinon, l'Opposition s'en servira lorsqu'on discutera en commission la loi qui nous est présentée actuellement. Je suis d'accord avec plusieurs des recommandations qui nous sont faites même si je ne suis pas d'accord avec d'autres et je suis certain que si le ministre ne l'est pas cela nous donnera de bons sujets de conversation à la commission qui va suivre pour insérer dans ce nouveau Code de la route.

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

M. Marchant (Guy): Merci. Bonjour.

M. Paul Mackey, à titre personnel

Le Président (M. Bordeleau): J'appelle maintenant M. Paul Mackey avec le mémoire no 19.

M. Mackey (Paul): J'ai essayé de prendre en pitié un peu... J'ai fait mon mémoire assez court et

j'essaierai même de l'abrégé quelque peu pour vous rendre la tâche un peu plus facile.

M. le ministre, messieurs les députés, voici mes commentaires sur l'avant-projet du Code de la route. Je commente particulièrement le chapitre IX sur la circulation qui, je crois, a été conçu pour nettement privilégier les véhicules automobiles. Cela est un peu surprenant de voir, dans cette période où on commence à se poser beaucoup de questions sur l'avenir des transports, surtout des véhicules automobiles particuliers, que ce soit ainsi. Il y a eu une certaine période où le transport était conçu comme une fin en soi. Un déplacement plus rapide était un bien de haute valeur. On considérerait les autres effets du transport, socio-économiques ou environnementaux, comme très secondaires. Heureusement, de nos jours, on tend à voir de plus en plus le transport comme une fonction au service d'objectifs socio-économiques. Dans cette optique, il faut élargir les critères d'appréciation du transport à des paramètres qui lui sont extrinsèques.

Je prends quelques exemples: La crise d'énergie qui représente une lourde charge pour l'économie dans la balance des paiements, la qualité de vie en milieu urbain, le bruit dont le ministre a déjà fait mention, la pollution de l'air, l'inactivité physique des Québécois, ensuite, même la perte de vie, d'animation dans les centres à cause de la circulation automobile où par contre, les piétons peuvent jouer un rôle très important. De ces quelques exemples, il en ressort que l'on doit privilégier les modes de transport non motorisés.

Pour commenter quelques articles du projet de loi, à l'article 257, les restrictions qu'on met à la circulation de bicyclettes et de piétons devraient être édictées seulement lorsqu'il existe des choix raisonnables. Or, il n'y en a pas toujours et je cite quelques exemples.

A l'article 278, l'exigence dans l'actuel Code de la route est "aussi près que possible de la bordure droite du chemin". Compte tenu de l'entretien insuffisant des bordures de routes et je pourrais ajouter de la conception technique même des routes qui font que le drainage se fait sur les bords de la route, je pense que ce serait beaucoup mieux de garder la formulation du code actuel et non de dire à l'extrême droite de la route.

A l'article 280, on devrait définir "pistes cyclables". Le ministère a déjà émis une définition de "piste cyclable", "bande cyclable" et "chaussée partagée".

A l'article 283, je m'oppose au virage à droite sur feu rouge. Il y a eu beaucoup de commentaires déjà. Alors, je passe. L'expression "piétons qui sont déjà engagés dans l'intersection" que l'on retrouve aux paragraphes 1, 5, 6 et 7 de cet article 283 n'est pas totalement satisfaisante. Les piétons hésitent à s'engager dans une intersection lorsqu'il y a des autos. On ne devrait pas faire attendre le piéton jusqu'à ce que toutes les automobiles soient passées. Il faut au moins se réjouir qu'on n'ait pas restreint l'accès de passage au seul cas où l'automobiliste pense que celui-ci risque de heurter le piéton. Dans l'actuel code, ce n'était pas simplement que le piéton était engagé, mais qu'en

plus l'automobiliste risquait de le heurter. C'était totalement laissé au jugement de l'automobiliste.

En ce qui a trait aux bicyclettes, je pense qu'il serait bien de tenir compte de leurs caractéristiques de fonctionnement. Il est beaucoup plus difficile de repartir en bicyclette qu'en auto ou à pied. C'est pourquoi j'ajouterais l'alinéa suivant à cet article: "Malgré toute disposition contraire du présent code, le conducteur d'une bicyclette peut omettre d'arrêter à un signal d'arrêt ou à un feu de circulation à la condition de s'assurer préalablement qu'il peut franchir l'intersection sans risque".

C'est actuellement une pratique assez courante qui n'a pas d'incidence majeure sur la sécurité. Je pourrais ajouter aussi le fait que si le cycliste décide de franchir la route, il ne met en danger que sa propre vie et non celle d'un autre usager de la route.

A l'article 332, il ne faudrait pas restreindre ainsi la mobilité du piéton. Il est préférable de garder la formulation actuelle de l'article 48 dans l'actuel code: "Ailleurs qu'à une intersection, le piéton doit céder la priorité de passage à tous les véhicules."

A l'article 334, aux intersections, je pense que le conducteur doit céder le passage au piéton ce qui était la formulation de l'actuel code et non le contraire. On dit maintenant que cela devrait être le conducteur du véhicule qui devrait avoir le droit de passage.

A l'article 336, il serait mieux de dire: "... en levant le bras, et en laissant le droit de passage aux véhicules qui sont déjà engagés dans la traverse ou qui en sont si près qu'il est impossible au conducteur de s'arrêter sans danger." La formulation, si je me souviens bien, c'est que lorsqu'il n'y a aucun danger... Malheureusement, sur nos routes québécoises, il y a très souvent un risque ou un danger. Je pense que ce n'est pas une bonne formulation.

A l'article 338, on devrait éliminer les mots "en pressant le pas". On dit que lorsque le feu de circulation pour piétons passe du piéton blanc à la main orange, c'est que le piéton devrait traverser en hâtant le pas. Je pense que c'est un peu abusif. Je pense surtout, par exemple, aux personnes âgées ou d'autres, lorsqu'on dit "en pressant le pas".

A l'article 342 où on interdit les passages en diagonale, je pense qu'alors il faudrait multiplier les signalisations qui permettent la traversée en diagonale ou multiplier les feux de piétons pour éviter de retarder le piéton qui doit traverser dans les deux sens. J'espère que les municipalités utiliseront la possibilité de créer des mails pour piétons tel que prévu à l'article 415.

C'était surtout sur la circulation. Au sujet de la vitesse, les deux articles sont un peu dans le même sens. On devrait comparer la vitesse du conducteur dont on veut parler à la limite de vitesse permise. Si le conducteur roule à limite de vitesse, à ce moment-là, je ne pense pas qu'il devrait céder le passage à des automobiles qui veulent le dépasser. C'est un point.

Je vais passer à la question suivante sur le bruit. L'article 191 parle du bruit produit par les

avertisseurs sonores ainsi que par les sirènes, je pense qu'on devrait limiter le bruit produit. Plusieurs villes américaines ont déjà réglementé en la matière pour protéger le bien-être des citoyens. M. Marchant en a déjà parlé. Je suggère une limite de 90 décibels à 50 pieds. Cela a été vérifié par un expert en acoustique. Cela donnerait un bruit suffisant, mais sans effet abusif.

L'article 196 est un article dont on a déjà traité, sur les avertisseurs. Il faudrait prévoir des amendes. Dans la section des amendes aux articles 226 à 229, on ne donne pas d'amende pour des silencieux défectueux.

Je vais passer les articles 197 et 303. A l'article 368, on devrait dire "appropriés et que ces signaux soient en bon état de fonctionnement". "... qui devraient être en fonctionnement", cela contredit un article précédent.

J'espère que ce ne fut pas trop long pour vous. Si vous avez des questions à me poser, cela me fera plaisir d'y répondre.

Le Président (M. Perron): Merci beaucoup, M. Mackey. Je voudrais donner la parole à M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Très brièvement, M. le Président, comme je l'ai indiqué, nous avons eu le mémoire, je pense, du groupe Véto-Québec, mais c'est l'ancien groupe Cyclo-Touriste qui nous a... mémoire, en fait, je pense bien qui était un peu comme celui que nous avons ce matin, très technique, mais en même temps qui nous a fait prendre conscience à chacun que c'est exact que le Code de la route a des faiblesses considérables en ce qui concerne le cycliste. On nous a indiqué encore certaines faiblesses particulièrement à l'article 332.

(16 h 15)

C'est un peu ce que je soulevais à la suite des remarques de M. Mackey, c'est sûr qu'il y a certaines municipalités où les traverses de piétons ne sont pas très bien désignées. A ce moment-là, cela veut dire que le piéton ne traversera jamais.

Maintenant, à l'article 338, en pressant le pas, vous avez raison. Je pense qu'on peut modifier ça. J'ai dit l'autre jour à l'association Vélo-Québec qu'on allait considérer sérieusement un chapitre sur les piétons. Même au niveau des piétons, il va y avoir des corrections.

Vous m'indiquez à la page 2 de votre mémoire: malgré toute disposition, le cycliste pourrait ne pas s'arrêter à un signal d'arrêt ou à un feu de circulation, à condition de s'assurer préalablement qu'il peut franchir l'intersection sans risque. Je vous avoue que ça commence comme ça et ensuite, cela ne s'arrête plus. Les gens disent, l'arrêt n'est pas un terrain de stationnement. Je vous avoue que j'hésiterais pour la protection des cyclistes aussi.

M. Mackey: ... la création de pistes cyclables qu'on manque dans bien des municipalités.

M. Lessard: Oui, d'abord, on a un climat difficile pour le cyclisme. Cela ne dure pas, comme en

Europe, à longueur d'année. En ce qui concerne les pistes cyclables, il y a un autre danger, quand on parle de pistes cyclables le long des routes nationales, c'est que lorsque vous allez en Europe, vous avez une bordure qui empêche le véhicule de pouvoir utiliser la piste cyclable pour se stationner. Chez nous, je vous avoue que si on met la bordure, quand va arriver la période d'hiver pour ouvrir les chemins, la bordure ne restera pas longtemps. On a des handicaps qu'on n'a pas ailleurs; c'est certain que dans certains pays d'Europe, c'est beaucoup plus poussé que chez nous. Ils n'ont pas le même climat, Amsterdam et le Québec, ce n'est pas la même chose du tout.

M. Mackey: Au Québec, je me sers de ma bicyclette jusqu'à la fin du mois de novembre et je commence à m'en servir, comme cette année, c'était au milieu du mois de mars; ce n'est quand même pas trop pire.

M. Lessard: Oui, il faut le considérer. Maintenant, à partir de là, comme vous êtes un amateur de la bicyclette, est-ce que vous seriez pour l'immatriculation obligatoire, puisqu'on parlait tout à l'heure de la création de pistes cyclables qui deviendrait un système routier pour la bicyclette? On a déjà investi tout près de \$3 millions au ministère des Transports, depuis deux ans. C'est un programme qu'on a commencé, mais il va falloir que le cycliste qui veut faire reconnaître aussi sa bicyclette comme un véhicule routier ordinaire, avec ses routes, il va falloir que le cycliste accepte de participer financièrement à ces investissements. Est-ce que vous seriez d'accord pour l'immatriculation obligatoire des bicyclettes?

M. Mackey: L'objectif, dans l'immatriculation, c'est que le cycliste participe financièrement aux pistes cyclables. Je serais prêt à faire ça dans la mesure où le cycliste arrêterait de payer pour les routes qui ne s'autofinancent pas. C'est environ 40%.

M. Lessard: Les pistes cyclables non plus.

M. Mackey: On ne fait que commencer avec les pistes cyclables.

M. Lessard: On va créer l'office des cyclistes. Je vous remercie M. Mackey de votre intérêt. Il y a un certain nombre de choses dont on devra tenir compte. Je pense bien que vous êtes membre de l'association Vélo-Québec. En tout cas, on retrouve dans votre mémoire des recommandations qui se rejoignent. Merci beaucoup.

Le Président (M. Perron): Le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, nul doute que plusieurs recommandations que nous fait M. Mackey méritent d'être étudiées à fond. Il y en a une ou deux sur lesquelles je me pose de sérieuses questions, par exemple, celle où vous préconisez de permettre ce que les personnes qui utilisent

la bicyclette font déjà, c'est-à-dire traverser les intersections sans faire d'arrêt. Ne craignez-vous pas que cela ait un effet d'entraînement. Il est vrai que les gens le font déjà, mais le légaliser dans les textes de loi n'inviterait pas, non seulement les gens à bicyclette, mais éventuellement les piétons et peut-être bien les automobilistes, à faire de même?

M. Mackey: Il y a quand même une différence à établir entre les cyclistes et les automobilistes. Si un automobiliste décide de traverser et qu'il n'a pas jugé correctement la situation, qu'il cause un accident, à ce moment-là, il risque de causer des dommages considérables, des blessures à d'autres.

Si le cycliste décide de traverser, il ne cause pas de dommages ou de blessures à autrui, compte tenu des caractéristiques du fonctionnement de la bicyclette. A ce moment-là, il court le risque lui-même. Je pense que c'est la distinction à établir. Pour ce qui est de l'effet d'entraînement, je pense qu'il pourrait être clairement établi que ce n'est pas possible pour les automobilistes de passer, même s'il y en a qui le font déjà, aux feux rouges. On en voit assez souvent dans la région de Québec qui non seulement tournent simplement à droite, mais qui passent tout droit à un feu rouge.

M. Gratton: Je saisis bien la distinction que vous faites quant à la gravité quand c'est fait par un automobiliste et quand c'est fait par une personne à bicyclette. Vous conviendrez quand même qu'il pourrait se présenter des situations où le fait, pour une personne à bicyclette, de pratiquer cela pourrait amener des accidents beaucoup plus graves, qui impliqueraient d'autres personnes que la personne à bicyclette. Je pense, par exemple, à la manoeuvre que devrait faire un automobiliste pour éviter une bicyclette, qui pourrait l'amener à monter sur un trottoir ou quelque chose de semblable.

En tout cas, je pense bien qu'on s'entend sur le fait que ce n'est ni à vous ni à moi d'en décider, mais je vous livre un peu le fond de ma pensée là-dessus.

M. Mackey: Si la suggestion suscite une étude plus poussée du ministère, cela me donnerait satisfaction.

M. Gratton: Il en est de même, à mon avis, de votre remarque au sujet de ces personnes qui, sur une autoroute, voyagent à une vitesse moindre que la limite permise. Vous semblez contester le fait qu'on les oblige à circuler dans la voie de droite. Il s'agit de l'article 240. Sûrement que vous êtes conscient que, si on n'oblige pas l'automobiliste qui circule à une vitesse moindre que la limite permise...

M. Mackey: Si je peux vous corriger, je suggère que ce soit ce libellé, qu'il voyage à une vitesse inférieure à la limite permise, sensiblement inférieure. Le projet de code parle d'une vitesse

inférieure à celle du flot de véhicules, mais cela ne dit pas à quelle vitesse va le flot de véhicules.

M. Gratton: Je vois la distinction, je pense que vous avez peut-être raison de ce point de vue. Sauf que je pense qu'on devrait se ranger de toute façon. Celui qui ne voyage pas à la limite de vitesse, vous conviendrez qu'il devra être à droite, à moins qu'on veuille encourager les gens à doubler sur la droite.

M. Mackey: C'est ça, s'il est en bas...

M. Gratton: Le ministre a déjà indiqué qu'il corrigerait cela dans l'avant-projet de loi. Merci, M. Mackey.

M. Mackey: Bienvenue.

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

M. Russell: Je n'ai pas de remarques, M. le Président. Les meilleures remarques ont été faites et celle sur laquelle j'insisterai beaucoup, je compte faire une bataille, c'est qu'on permette aux bicyclettes de passer à un feu rouge. J'ai vécu au moins deux fois des expériences, pas malheureuses, mais très exigeantes de la part du chauffeur. Il y a des jeunes qui suivent l'exemple, ils ne font pas attention, ils vont passer sans savoir s'il y a une automobile qui s'en vient, ils sont complètement distraits. Je pense que c'est une habitude qu'on ne devrait pas accepter dans nos moeurs.

M. Mackey: Comme je le disais à M. Gratton, si on donnait d'autres choix, cela me satisferait.

M. Russell: ... simplement, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à la sécurité publique et vos commentaires sont justifiés dans plusieurs cas.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Mackey. J'appelle maintenant l'Ecole de conduite Lauzon Limitée, mémoire no 30.

Ecole de conduite Lauzon Limitée

M. Melançon (Jacques): Mon nom est Jacques Melançon, secrétaire de l'Ecole de conduite Lauzon Limitée. Je vous présente, à ma droite, Me Richard Roy, notre procureur; le président de la compagnie, M. Handfield; le président et fondateur de Lauzon, M. Léonard Lauzon, et notre associé, qui est en charge du territoire est de la province à partir de Québec, Mme Parent.

Le Président (M. Bordeleau): Madame?

M. Melançon: Mme Parent.

M. Roy (Richard): M. le Président, l'avant-projet du Code de la route apporte, dans le chapitre VI, intitulé "L'enseignement de la condui-

te d'un véhicule routier", une confirmation opportune du rôle des écoles de conduite privées, dans la politique de sécurité routière et dans l'ensemble des mesures dans le sens qu'entend définir le code révisé. Tandis que dans le code actuel, un seul alinéa de quatre lignes est le seul endroit où l'on mentionne le terme "école de conduite", sans d'ailleurs en définir le sens, c'est maintenant tout un chapitre où l'on trouve particulièrement une description caractéristique d'une école de conduite et où l'on stipule, non moins clairement, que l'autorité en ce domaine relève du ministre des Transports, qui demeure le seul propriétaire des permis délivrés en vertu du chapitre réservé aux écoles de conduite.

Le but de ce mémoire est d'apporter notre appui au sens général des clauses 115 à 128 de l'avant-projet, surtout dans l'optique où les écoles de conduite, selon le sens général de ce chapitre, relèvent de la compétence du ministère des Transports et non de celle du ministère de l'Éducation.

Sans discuter, ici, certains amendements actuellement en discussion sur la réglementation qui donnera plein effet à la loi, nous suggérons une seule clarification au chapitre VI, à savoir que le directeur général, à qui on accorde une très grande autorité sur l'école de conduite, soit mandaté uniquement par le ministre des Transports et sous sa seule autorité, relativement, entre autres, aux prescriptions de l'article 122.

Notre opinion, sur ce point, relève du souci que notre société attache à ce que les écoles de conduite, telles que décrites dans l'avant-projet, ne soient pas assimilées au système d'enseignement relevant du ministère de l'Éducation.

Les objectifs, visés par les écoles de conduite, nous apparaissent relever plus d'une politique de sécurité routière que de la formation scolaire de la jeunesse. Ceci ne laisse cependant pas sous-entendre que les commissions scolaires et les collèges n'aient pas à offrir, à leur clientèle, de quelque niveau d'âge qu'elle soit, des cours d'initiation à la sécurité routière et aux réglementations du Code de la route.

Le mémoire qui suit vous renseigne sur les écoles de conduite privées, en général, la nôtre y compris, leur importance et les raisons qui motivent notre désir de maintenir le développement des écoles privées comme le meilleur outil dont peut actuellement se servir le ministère des Transports pour atteindre ses objectifs de sécurité routière au Québec.

L'Ecole de conduite Lauzon Ltée est une compagnie qui a été créée par lettres patentes émises par le Québec en octobre 1947. La compagnie, qui en est maintenant à son trente-cinquième anniversaire, a été conçue dans le but de continuer les affaires de l'école de conduite fondée trois ans plus tôt, par M. Léonard Lauzon, qui est au bout de la table, l'un des premiers, sinon le premier initiateur de la conduite automobile dans le Québec. M. Léonard Lauzon fait toujours partie des cadres supérieurs de l'école et on le reconnaît officiellement comme étant le président-fondateur.

Grâce à des campagnes régulières et coûteuses de publicité qui ont peut-être, plus que tout

autre stimulant, inculqué à la population du Québec l'importance de cours de conduite automobile professionnels comme base fondamentale de la sécurité sur route, le nom de Léonard Lauzon est devenu synonyme d'école de conduite et une leçon de conduite se prononce couramment, dans le Québec, "une lauzon de conduite".

L'Ecole de conduite Lauzon, à titre d'entité corporative distincte, inscrit en moyenne, depuis cinq ans, au-delà de 10 000 aspirants conducteurs par année, dans ses quatre succursales de la ville de Montréal. Grâce à un programme intensif d'expansion instauré depuis 1977 et axé sur un contrôle de qualité d'enseignement de plus en plus strict, ces écoles de conduite Lauzon, sous forme de franchises ou d'associations, comptent maintenant 31 unités, dont 18 dans l'agglomération montréalaise, cinq dans la région de Québec et huit dispersées dans différents districts, depuis l'Outaouais, les Laurentides, la Mauricie, le Saguenay jusqu'aux Cantons de l'Est.

Chaque franchise ou école associée Lauzon, selon le programme de développement établi à partir de projection de population, se voit réserver un territoire délimité d'une façon précise ou selon des prévisions sérieuses qui tiennent compte de la présence d'écoles concurrentes, pour assurer un service de qualité et de compétence, à un potentiel minimum éventuel de 1500 élèves par année, nombre qui, selon l'expérience antérieure de la maison mère, assure à la fois une efficacité d'enseignement maximale, un service soutenu à la population, leurs ressources financières pouvant assurer des emplois sûrs, sainement rémunérés et aussi un rendement adéquat au propriétaire de l'école.

Le programme d'expansion de Lauzon n'a pas encore été pleinement atteint dans toutes les régions du Québec et l'on prévoit une autre période de deux ans, avant d'avoir atteint l'objectif prévu, en tenant compte des ressources humaines disponibles, de l'utilisation rationnelle des fonds requis, des structures administratives et pédagogiques existantes ou de celles actuellement en entraînement ou sous analyse.

Le nombre d'élèves inscrits chez Lauzon et dans ses écoles associées atteindra, cette année, y compris les cours offerts dans les institutions d'enseignement secondaire et collégial, 30 000 élèves et, au 30 juin 1979, le chiffre d'élèves inscrits était de 16 500 environ.

(16 h 30)

On compte à l'heure actuelle — liste officielle de juin 1979 — 188 permis d'écoles de conduite actives. On estime à environ 100 000 le nombre d'aspirants conducteurs qui étaient inscrits à leurs cours en 1978. Les 188 écoles de conduite sont localisées dans toutes les régions du Québec et l'on peut dire qu'il n'existe pas une seule ville ou un seul village important qui ne reçoive ou ne puisse recevoir les services d'enseignement d'une école de conduite reconnue. En effet, sur demande au service de la sécurité routière du ministère des Transports, toute école peut obtenir un permis d'extension l'autorisant à organiser dans un local approprié, en quelque lieu que ce soit, un cours

de conduite devant être complété en vertu du permis d'extension temporaire, dans une période d'au plus 90 jours. Les écoles se prévalant de cette autorisation depuis 1978 et au-delà de 400 tels permis d'extension ont été émis. Jusqu'à maintenant, en 1979, ce chiffre atteint au-delà de 250. En somme, le Québec à l'heure actuelle, par son réseau d'écoles de conduite privées offre un service d'enseignement de la conduite automobile à l'étendue de son territoire organisé et les écoles sont en mesure de répondre à tous les besoins normaux de la très grande majorité de la population. Le seul manque de personnel restreint à l'occasion la quantité de services demandés. Pour une population adulte d'environ... Pardon?

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

M. Lessard: Je veux bien m'assurer une collaboration de tous les membres de la commission parlementaire quant à moi, en tout cas, mais le mémoire de Lauzon qui nous est soumis est un mémoire, en fait, de 18 pages. Je reconnais la qualité de l'Ecole de conduite de Lauzon, la qualité du mémoire concernant l'importance du réseau des écoles de conduite privées au Québec, l'évaluation qui me semble très scientifique de la qualité de la clientèle des écoles de conduite, mais il me semble qu'on pourrait, à un moment donné, parce que l'objectif, c'est le Code de la route et la sécurité routière en relation avec les écoles de conduite. J'en conviens — comme vous le soulignez, il y a un chapitre sur les écoles de conduite — mais on pourrait peut-être en arriver à un résumé pour passer aux recommandations. Qu'est-ce que vous nous recommandez pour améliorer le Code de la route actuel? De toute façon, si on regarde tout cela, je pense que tous les membres de la commission ont eu l'occasion de lire les mémoires et le mémoire sera intégralement à l'intérieur du journal des Débats. Donc, si je pouvais demander votre collaboration pour essayer de résumer un peu et d'en arriver aux conclusions, aux modifications que vous recommandez concernant le Code de la route. Bien humblement, je vous sou mets cette possibilité, à moins que... C'est certain que si du côté de l'Opposition, vous voulez qu'on lise tout complètement, je n'ai pas d'objection, mais il me semble qu'il y aurait peut-être moyen, comme on l'a demandé aux autres, de résumer parce que normalement, on demande 20 minutes d'exposé et après cela, c'est la discussion. Si on pouvait résumer...

M. Roy: C'était strictement abordé dans la perspective de vous donner un petit repas à 16 h 30 parce que j'imagine que vous n'avez pas pu nécessairement lire tous les mémoires qui sont présentés devant vous.

M. Lessard: Non. Tous les membres de la commission, normalement, se préparent pour la commission parlementaire et lisent les mémoires.

M. Roy: Si on peut schématiser un peu l'essentiel de ce mémoire, la clientèle potentielle des écoles de conduite s'en va en rétrécissant en raison de la baisse de la natalité, en raison également du vieillissement de la population qui va en s'accroissant. Je pense que c'est reconnu par tous les bureaux de démographie au Québec. La clientèle possible des écoles de conduite s'en va en rétrécissant. Celle qui n'est pas encore totalement exploitée ou explorée, c'est celle des femmes qui n'ont pas toutes, encore, accès à la conduite automobile. La recommandation principale, c'est que les écoles de conduite, particulièrement celle de Lauzon désirent que l'hégémonie concernant les écoles de conduite relève du ministère des Transports et non pas du ministère de l'Education.

Il est bien évident que dans les écoles de niveau secondaire ou même au niveau des CEGEP, on peut donner des cours ou éduquer les jeunes sur le Code de la route, sur la sécurité, d'avoir conscience de cela, mais non pas qu'on dispense dans les écoles des cours servant à passer le test que prescrit le Code de la route qui est dirigé et administré par le Bureau des véhicules automobiles pour obtenir un permis de conduire. C'est l'essence de la recommandation. Il est bien évident que le projet de loi qui est devant vous aux articles 115 à 128 étoffe davantage la notion d'école de conduite, donne les tenants et aboutissants et donne au directeur général la possibilité de réglementer sur le contenu des cours, etc. Cela n'empêchera pas, je pense, le ministre de l'Education dans un autre projet de loi d'en arriver à proposer à l'intérieur de l'immense Loi de l'instruction publique ou d'imposer des programmes de cours de conduite qui pourraient éventuellement servir comme prérequis pour l'obtention d'un permis de conduire.

M. Melançon: Il s'agit...

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

M. Melançon: ... d'une façon objective, M. le Président, la seule recommandation particulière que nous faisons, c'est de bien s'assurer que le directeur général a tous les pouvoirs en ce qui regarde les écoles de conduite. Depuis deux ans, il y a eu un changement dans l'administration des écoles de conduite en donnant au ministère de l'Education un droit de regard qui puisse se définir par des formules à remplir que nous soumettions depuis un an par l'intermédiaire du ministère des Transports, mais dont toute une section est fournie au ministère de l'Education de telle sorte que nous voyons du point de vue des écoles de conduite une orientation de plus en plus marquée vers le transfert de l'autorité du ministère des Transports vers le ministère de l'Education. Nous croyons, dans ce domaine particulier des écoles de conduite qui est un instrument à notre point de vue en faveur du ministre des Transports pour donner plein effet au Code de la route, qu'on a

besoin d'une seule autorité et cette seule autorité devrait être le ministre des Transports. On remarque aujourd'hui que le Code de la route nomme un directeur général pour tous les éléments du Code de la route. On veut confirmer que cela reste là et que cela ne s'en aille pas au ministère de l'Éducation. C'est notre point de vue.

Les raisons pour lesquelles nous le faisons... Nous sommes pleinement d'accord que le Québec, comme n'importe quel pays ou État, est en pleine évolution. On ne sait pas ce qui se produira dans cinq ou dix ans, mais nous disons qu'aujourd'hui, le réseau des écoles surtout à un moment où la population et les tendances démographiques sont en diminution constante du potentiel des élèves tant dans les écoles de conduite que dans les commissions scolaires, ce n'est pas le temps de poser des jalons qui remettraient l'enseignement dans les écoles publiques tandis que nous avons mis des fonds considérables depuis des années en tant qu'école de conduite pour donner cet enseignement et, au moment où on est prêt à atteindre à peu près l'ensemble de toute la population pour donner le plein service, on dit que ce n'est pas le temps de créer une deuxième concurrence à côté.

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

M. Lessard: M. le Président, je tiens d'abord à féliciter M. Léonard Lauzon de sa préoccupation première, une des préoccupations très importantes en ce qui concerne la sécurité routière. Si j'ai à suivre un cours de conduite, j'irai suivre une "Lauzon de conduite".

Ce que je veux souligner dans l'ensemble du mémoire, c'est que depuis juin dernier je pense que la reconnaissance des écoles de conduite se fait par le ministère des Transports. Il est certain qu'il y a une relation avec le ministère de l'Éducation, une consultation, mais actuellement, c'est le ministère des Transports. Je pense qu'on a eu avec les organismes représentatifs depuis plusieurs mois des consultations assez sérieuses et assez continues avec les écoles de conduite, et soyez assurés que cela va se continuer dans le sens d'assurer les meilleurs programmes de sécurité routière et en même temps les meilleurs cours possible. Je vous remercie beaucoup. Je n'ai pas d'autres questions.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Gatineau, vous avez des questions?

M. Gratton: Non, M. le Président, je pense que c'est clair, l'école de conduite Lauzon défend ses intérêts de façon très éloquente et les représentations que vous nous faites méritent sûrement toute notre considération.

M. Melançon: Est-ce que je peux vous faire remarquer que nous essayons de défendre les intérêts de toutes les écoles de conduite ce matin?

M. Gratton: Je n'ai pas voulu laisser sentir... je suis tout à fait d'accord avec la précision que vous apportez.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Quelques remarques. Je suis d'accord avec l'école de conduite Lauzon, à savoir que cela doit relever du ministère des Transports, et non du ministère de l'Éducation. Je pense que vous allez avoir l'appui de l'Opposition pour défendre ce point, du moins en ce qui concerne l'Union Nationale.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, messieurs de l'École de conduite Lauzon. J'appelle maintenant le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, mémoire no 31. C'est M. MacMillan?

Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur

M. MacMillan (Bruce): Oui. M. le Président, M. le ministre, mon nom est Bruce MacMillan, directeur exécutif du MMIC. Je représente les distributeurs canadiens de motocyclettes, de marque BMW, Harley Davidson, Honda, Kawasaki, Suzuki et Yamaha, et l'Association canadienne des cyclomoteurs qui est un membre affilié de notre conseil.

Les membres de notre conseil représentent plus de 85% des ventes de motocyclettes et de cyclomoteurs au Canada. Notre conseil apporte son assistance à quatre associations provinciales du Canada. L'association provinciale du Québec est l'Association des marchands de motos du Québec, qui présente aussi un mémoire aujourd'hui. Nous espérons que l'on considérera l'effort sérieux que nous avons fait pour rendre cette loi plus efficace. Je voudrais résumer brièvement les six points de notre mémoire.

Dans le premier point, on suggère d'ajouter les mots "comprenant trois roues ou moins" pour clarifier la définition des mots "motocyclette" et "vélo-moteur".

Notre deuxième recommandation, c'est d'ajouter une définition pour la motocyclette hors route. Concernant cette définition, la firme Bombardier Ltée de Valcourt s'est récemment jointe à notre conseil comme membre affilié. Bombardier, comme vous le savez, est le seul fabricant de motos au Québec et au Canada et fabrique des motos hors route seulement. Je regrette qu'il n'ait pas été possible qu'un représentant de Bombardier m'accompagne ici aujourd'hui, mais nous sommes disponibles pour travailler avec le ministère afin de formuler une définition des motos hors route.

Troisièmement, nous recommandons d'augmenter le nombre de paragraphes à l'article 34 en incluant le véhicule non routier.

Quatrièmement, remplacer le dernier alinéa de l'article 177 par le suivant: Le paragraphe C du

premier alinéa du présent article s'applique à tout véhicule fabriqué à compter de la troisième année suivant la date d'entrée en vigueur du présent article. Exempter des provisions de l'article 177 les véhicules hors route.

Cinquièmement, supprimer l'article 178 puisque la loi fédérale n'exige pas les mêmes normes pour les cyclomoteurs importés.

Sixièmement, comme l'a recommandé ROUBEC, d'après le Manuel du motocycliste publié par le Conseil canadien de la sécurité, les motocyclistes voyageant par groupes de deux ou plus doivent adopter la formation en zigzag et ne pas circuler à la file.
(16 h 45)

Etant donné que notre mémoire a de nombreux points communs avec celui de l'Association des marchands de motos du Québec, je suggère que vous attendiez la présentation de ce dernier pour poser des questions. Merci.

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

M. Lessard: Je suis d'accord parce que j'aurai probablement les mêmes questions à poser à M. MacMillan qu'au représentant de l'Association des marchands.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, M. MacMillan, si vous voulez quand même demeurer tout près, nous allons entendre immédiatement l'Association des marchands de motos du Québec.

Vous pouvez y aller, en identifiant les personnes qui sont présentes.

Association des marchands de motos du Québec

M. Lelarge (Philippe): Je vais d'abord identifier les gens avant de commencer la lecture du mémoire. A ma gauche, M. André Lemay, président de l'Association des marchands de motos, M. Gilles Vachon, premier vice-président, M. Jean-Jacques Herbert, deuxième vice-président, et M. MacMillan que vous venez d'entendre.

M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de la commission parlementaire...

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, vous êtes monsieur?

M. Lelarge: Je suis le procureur de l'Association des marchands de motos, M. Philippe Lelarge.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. Vous pouvez continuer.

M. Lelarge: L'Association des marchands de motos du Québec est une association à but non lucratif dont la création remonte à 1965. Elle regroupe 175 marchands de motos, soit la majorité des marchands de motos de la province de Québec, à l'intérieur de quinze régions administratives. Toutes les formes ou modifications au

Code de la route ne peuvent faire autrement que d'avoir des répercussions importantes sur les membres de l'association, c'est pourquoi l'association suit avec intérêt l'élaboration d'un nouveau Code de la route.

Suite à l'occasion qui lui a été offerte de se faire entendre devant la commission parlementaire, l'Association des marchands de motos du Québec désire donc apporter quelques commentaires et soumettre humblement ses recommandations. Celles-ci seront d'ailleurs peu nombreuses étant donné que l'association soutient assez généralement le projet de Code de la route.

J'ouvre une parenthèse pour souligner que la Fédération des motos du Québec nous a demandé d'exposer également son point de vue. La Fédération de motos du Québec est un organisme qui regroupe les principales associations d'utilisateurs de motos au Québec, soit pour usage sportif, soit pour usage touristique. Cette fédération, en raison de contraintes de temps, n'a pu soumettre de mémoire, mais elle nous a fait parvenir des recommandations assez semblables aux nôtres et, avec votre permission, M. le Président, j'aimerais lire certaines des recommandations qui viennent appuyer les nôtres.

Tout d'abord, au chapitre des définitions. Les définitions apparaissant au Code de la route sont d'une importance capitale, non seulement en ce qui a trait au champ d'application du Code de la route lui-même, mais aussi par rapport à diverses lois et règlements provinciaux et municipaux dans des domaines variés comme l'assurance, la publicité, etc. Tout d'abord, et suivant une recommandation de M. MacMillan, la définition des mots "cyclomoteur", "motocyclette" et "vélomoteur", respectivement aux articles 1.10, 1.15 et 1.40 devrait être restreinte en spécifiant que lesdits véhicules doivent posséder trois roues ou moins, faute de quoi ces définitions telles que présentement rédigées pourraient être interprétées de façon à englober tous les véhicules, y compris les véhicules automobiles qui ont quatre roues.

Deuxièmement, l'exclusion du marchand de cyclomoteurs de la définition du mot "marchand" à l'article 1.14, de même qu'aux dispositions du chapitre V du projet de Code de la route ne nous apparaît pas souhaitable. En effet, les acheteurs de cyclomoteurs, au même titre que les acheteurs de motocyclettes, d'ailleurs, devraient être assurés de pouvoir compter sur un service d'entretien fourni par celui qui leur vend le véhicule, ainsi que sur des conseils éclairés d'un vendeur qualifié, et ceci quant au choix, à la conduite et à l'entretien du véhicule, choses que seul un marchand spécialisé est en mesure de fournir, et j'ajoute dont il a intérêt à fournir.

En outre, seul un marchand spécialisé est en mesure ou est intéressé à reprendre des véhicules usagés en échange. Dans l'intérêt des consommateurs, il nous semble que la définition de "marchand" devrait englober le marchand de cyclomoteurs également.

Etant donné, aussi, le grand nombre de véhicules hors route au Québec, il serait souhaitable qu'une définition d'un tel véhicule apparaisse au

Code de la route et qu'un statut particulier y soit prévu. Nous sommes disposés, avec le Conseil de l'industrie et de la moto, à vous aider à produire une telle définition.

En ce qui a trait au permis d'apprenti conducteur, il n'apparaît pas qu'une disposition spéciale existe quant au permis pour les vélomoteurs. Il nous semble que l'article 70, tel que rédigé, est incomplet et devrait également s'adresser aux vélomoteurs.

Quant au système de freinage, nous avons les deux commentaires suivants à faire. Tout d'abord, l'exigence de l'article 193.2 à savoir que les deux systèmes de freinage, qui sont le système avant et le système arrière pour ces véhicules, soient indépendants l'un de l'autre, nous semble injustifiée et rétrograde. En effet, des études effectuées sur des motocyclettes de marque Moto-Guzzi qui sont munies, à l'origine, par les manufacturiers, d'un tel système de freinage où le frein arrière actionne partiellement le frein avant, ont démontré la plus grande efficacité et la plus grande sécurité d'un tel système.

A cet effet, j'ai une recommandation que je peux déposer à cette commission avec la permission du président. Notamment, il y a des statistiques qui indiquent que la distance de freinage, à 60 milles à l'heure, est réduite de 197 pieds à 157 pieds avec un tel système de freinage. Je déposerai cette documentation, avec la permission du président.

Tout porte à croire que malgré le coût plus élevé, plusieurs autres manufacturiers installeront des systèmes de freinage similaires à l'avenir. Il serait regrettable que de telles innovations techniques et surtout sécuritaires soient bloquées par l'exigence de l'article 193.2. Je soulignerais notamment que la police de Laval utilise des motocyclettes de marque Moto-Guzzi et qu'ils sont fort satisfaits de ce système de freinage.

Deuxièmement, compte tenu du fait que lors du freinage d'une motocyclette qui possède un système de freinage avant et arrière, plus de 70% de la force de freinage provient de la roue avant seule, en raison du transfert de poids, il nous apparaît souhaitable, d'un point de vue sécuritaire, que les cyclomoteurs soient également tenus d'être équipés d'un système de freins avant, contrairement à ce qu'exige l'article 193.3. En outre, la présence d'un seul système de frein arrière sur les cyclomoteurs risque d'engendrer chez les conducteurs de cyclomoteurs des habitudes dont ils auront du mal à se débarrasser si, plus tard, ils sont appelés à conduire un vélomoteur ou une motocyclette, habitudes qui risquent de les empêcher d'utiliser les systèmes de freins de ces véhicules avec toute l'efficacité et la sécurité voulues.

Si vous me permettez, je passerai à notre dernier point pour revenir au point qui suit, étant donné que c'est notre recommandation principale. Je vais donc parler de la circulation et du dépassement immédiatement.

Pour des raisons sécuritaires, nous souhaiterions que l'article 242 qui prévoit le dépassement d'un cyclomoteur à l'intérieur de la même

voie, soit modifié en y ajoutant "à condition qu'il y ait un espace suffisant pour assurer un dépassement sans danger". Cette recommandation rejoint la recommandation du groupe ROUBEC qui a été faite précédemment. D'ailleurs, la FMQ dont j'ai parlé précédemment fait la même recommandation. Cette dernière recommande, au sujet de l'article 242, qu'on modifie ce règlement en y ajoutant "pourvu que le dépassement puisse s'effectuer sans aucun risque pour le véhicule dépassé".

La FMQ a d'ailleurs quelques autres suggestions à faire sur la circulation des véhicules, et je me permettrai de les lire ici, notamment sur l'article 238 qui prévoit le dépassement par la droite. La FMQ dit: "Nous considérons que ce règlement comporte plusieurs risques pour les motocyclistes. D'une part, et de façon pratique, le doublage par la droite que ce règlement permettra ne fera qu'accroître les risques d'accidents à l'égard des motos, malgré le peu de justifications à cet effet et aux normes relatives aux phares, il est trop fréquemment dit que les motos sont difficiles à voir. On peut donc imaginer ce qui se produira si on considère l'angle mort pour le conducteur du véhicule qui dépasse par la droite.

D'autre part, nous croyons que ce règlement pourrait encourager une pratique très risquée chez les motocyclistes eux-mêmes.

Quant à l'article 277 qui prévoit la circulation à la file indienne, il y a ici une recommandation similaire à celle du groupe ROUBEC et à celle du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur. La FMQ suggère que ce règlement soit modifié de façon à permettre de circuler en formation dite damier ou zigzag, tel que conseillé par le Conseil canadien de sécurité. Il serait aussi souhaitable que le ministre fixe, après consultation avec les concernés, un nombre maximum de motos pouvant circuler en une seule formation.

Finalement, quant à l'article 275 qui prévoit que le conducteur d'un véhicule à deux roues doit circuler assis sur la selle, la FMQ demande que le règlement soit modifié en y ajoutant le terme "généralement". En effet, le Conseil canadien de sécurité, aussi bien que nos organismes suggèrent des positions autres qu'assis dans certains cas, ceci, par exemple, pour éviter certains obstacles traînant sur la route, tels des poutres, des systèmes d'échappement, etc, tel que le prévoit le livre du Conseil canadien de sécurité, d'ailleurs.

Comme dernier point, finalement, c'est la question des chemins réservés à certaines catégories de véhicules, c'est notre principale recommandation. Le chapitre IX contient des dispositions disant que certaines catégories de véhicules pourraient être exclues ou interdites d'accès sur les chemins publics. A notre avis, il faut éviter que de telles dispositions puissent être interprétées de façon à interdire l'accès des chemins publics aux vélomoteurs et aux motocyclettes lorsque ces chemins publics demeurent accessibles aux véhicules de promenade tels les automobiles. Une telle discrimination qui existe déjà et qui tend malheureusement à se répandre apparaît, en effet, tout à

fait contraire à l'esprit de la législation récente des derniers gouvernements en matière des droits de la personne et pourrait finalement constituer une discrimination selon le revenu du propriétaire du véhicule. En effet, il est certain que généralement les automobiles et les voitures sont plus dispendieuses que les motos, alors que les revenus des principaux utilisateurs de telles catégories de véhicules, c'est-à-dire les gens de 18 à 30 ans, sont inférieurs à la moyenne, et certainement inférieurs à la moyenne des propriétaires d'automobiles.

Je reprendrai une phrase que M. le ministre a prononcée ce matin à savoir si on peut avoir deux catégories de citoyens, je laisse la question en suspens.

Le problème nous semble d'autant plus pressant depuis la fermeture de la rue Saint-Denis à Montréal. C'est en effet le premier cas où une artère principale est fermée puisque c'étaient en général des quartiers résidentiels qui avaient été interdits d'accès aux motocyclettes et aux vélomoteurs, et la rue Saint-Denis est la première artère de grande circulation qui dessert entre autres l'Université du Québec, à Montréal, qui est fermée. Nous nous permettons de demander jusqu'où cela peut aller, quelle est la limite d'une telle situation? En général, les vélomoteurs et les motocyclettes répondent, au moment de leur vente, à des normes qui sont édictées par les diverses autorités compétentes et principalement, le gouvernement fédéral en matière d'importation.

C'est généralement à la suite de modifications intempestives par le propriétaire que le niveau sonore s'accroît, ainsi que l'a mentionné M. le ministre, ce matin, mais il s'agit là d'une minorité des véhicules. Il serait illogique et injuste d'interdire la circulation de véhicules répondant aux normes établies, surtout en raison des agissements d'une minorité.

Une meilleure solution, à notre avis, serait l'application stricte de l'article 196 sur les systèmes d'échappement, afin d'en prévenir les modifications. Nous nous permettons donc de recommander que le chapitre IX contienne une disposition disant que les motocyclettes, les vélomoteurs et les autres automobiles de promenade constituent, aux fins du présent chapitre, une seule et même catégorie de véhicules routiers, et qu'aucune discrimination ne soit possible entre eux, relativement aux dispositions du chapitre IX.

Nous suggérons également qu'un standard de bruit soit établi au Code de la route, et nous sommes prêts à apporter notre collaboration à cet effet. Nous suggérons qu'ensuite ce standard soit mis en vigueur rigoureusement et énergiquement. C'est une recommandation qui est d'ailleurs faite par la Fédération de motos du Québec qui parle de l'article 233 et qui dit: "Nous nous opposons aux mesures discriminatoires prises envers l'ensemble des motocyclistes par l'application de restrictions de circuler dans certains quartiers ou certaines rues. Il serait souhaitable que le ministre modifie ce règlement de façon à éviter ce genre de pratiques de la part d'autorités locales".

Voilà qui termine notre exposé. Nous sommes prêts à répondre à toutes les questions des membres de la commission parlementaire.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Lelarge. M. le ministre des Transports.
(17 heures)

M. Lessard: D'abord, je tiens à remercier votre organisme, l'Association des marchands de motocyclettes, ainsi que M. MacMillan, pour le mémoire que vous avez présenté.

Je suis très content que vous répondiez, en grande partie, aux questions que j'avais à vous poser concernant le bruit; je comprends un peu l'Association des marchands d'être d'accord, parce que je calcule que si, par exemple, la motocyclette a mauvaise presse auprès de — je ne dirais pas de l'ensemble — beaucoup de citoyens, c'est justement à la suite de modifications intempestives — comme vous le dites — faites par le propriétaire parce qu'une motocyclette qui sort de l'industrie de fabrication, généralement, a un bruit qui est acceptable, mais ce n'est malheureusement pas toujours le cas. Lorsque vous dites qu'une minorité... Je ne sais pas, je me demande si la minorité n'est pas devenue majorité. Mais je suis très heureux de votre appui à ce sujet et il est certain que ça n'améliorera pas nécessairement la sécurité routière, mais il reste que ça va améliorer l'environnement et la réputation des motocyclistes aussi.

Il est certain que dans le prochain Code de la route — je l'ai indiqué — on devra, en coopération avec vous, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, et avec le ministre responsable de l'environnement, déterminer un nombre acceptable de décibels qui devra être respecté. Ce que je ne comprends pas c'est que souvent je vois certaines interceptions de véhicules de promenade, par des policiers, à la suite de tuyau d'échappement fautif, mais qui est encore passablement moins bruyant que certaines motocyclettes; les motocyclettes continuent de se promener en faisant du bruit, à la suite de modifications intempestives.

Mais, on va certainement tenir compte d'un certain nombre de vos revendications. A l'article 238, si je ne me trompe pas, j'avais indiqué que j'étais prêt à faire certaines modifications pour rendre l'article plus clair.

Dans le cas de "sauf le cyclomoteur", je pense que c'est à l'article 1.10; justement on voulait les inclure, c'est simplement une question de phraseologie, le cyclomoteur serait compris comme un véhicule, mais vous avez un peu raison, c'est toujours bon pour des avocats... C'est-à-dire au paragraphe 14 et non 10, on dit: "Un marchand de véhicules routiers à l'exception des véhicules non motorisés, sauf le cyclomoteur", mais le cyclomoteur se trouve à être motorisé, alors, d'accord, on va éclaircir l'article.

En ce qui concerne le système de freinage, voici pourquoi l'article 193... Peut-être est-ce exact, selon vos études, qu'un système de freins, qui serait unique, c'est-à-dire qui couvrirait à la fois la roue avant et la roue arrière, serait peut-

être, selon vos statistiques, plus efficace, pour utiliser vos termes: "les motocyclettes, qui sont munies d'origine d'un système de freinage où le frein arrière actionne partiellement—j'aimerais comprendre "partiellement"—le frein avant, ont démontré la plus grande efficacité et surtout la plus grande sécurité d'un tel système". Peut-être est-ce exact, mais, dans un tel cas, si le système de frein — parce que là on tombe à un système de frein unique — unique fait défaut, qu'est-ce qui arrive? C'est là l'objectif de l'article 193, c'est d'avoir deux systèmes de freins, s'il y en a un qui fait défaut à l'arrière, il y a une protection avec celui d'avant, ce sont deux systèmes de freins indépendants. Est-ce que, dans ce cas, les deux systèmes de freins sont intégrés de telle façon que s'il y en a un qui fait défaut, c'est final, il n'y a plus de frein?

M. Lelarge: Je me permettrai de souligner que les deux systèmes de freins demeurent partiellement indépendants, dans le sens qu'il existe deux contrôles, comme sur les motocyclettes standards, c'est-à-dire un contrôle à main et un contrôle à pied actionnant l'un le frein avant, l'autre le frein arrière. Cependant, les deux systèmes sont reliés entre eux, de façon qu'en appliquant le frein arrière, on applique l'un des deux freins à disques en avant. Mais, en cas de panne de l'un des systèmes, l'autre système demeure entièrement fonctionnel.

M. Lessard: A ce moment, ça correspond à l'objectif de l'article 193, c'est-à-dire que ça devient deux systèmes séparés?

M. Lelarge: Il y a peut-être une question de phraséologie; la façon dont l'article est rédigé.

M. Lessard: A l'article 193. 2. on dit: "La motocyclette et le vélomoteur doivent être munis d'au moins deux systèmes de freins, agissant l'un sur la roue avant, l'autre sur la roue arrière et dont les contrôles sont indépendants l'un de l'autre". Alors, si vous me confirmez que chaque opération est indépendante, il n'y a pas de problème.

M. Lelarge: C'est-à-dire qu'elles ne sont pas entièrement indépendantes, dans le sens que, si on actionne l'un des freins, ça actionne le frein sur les deux roues à la fois, donc elles ne sont pas, en théorie, entièrement indépendantes. Cependant ils demeurent suffisamment indépendants pour qu'en cas de bris de l'un, l'autre ne soit pas affecté. Peut-être l'article pourrait-il être rédigé de façon différente, justement pour indiquer que les systèmes doivent avoir une indépendance suffisante pour assurer que le non-fonctionnement de l'un empêche pas le fonctionnement de l'autre.

M. Lessard: En ce qui concerne la question de permettre aux autorités locales ou encore au directeur du Bureau des véhicules automobiles d'interdire certains véhicules routiers à des routes, je pense que c'est un peu l'évidence dans le sens suivant. Par exemple, de plus en plus au Québec,

on tient compte du fait que les piétons ont des droits aussi et c'est dans ce sens qu'on peut prévoir que des voies réservées seront exclusives au transport en commun ou au transport par taxi ou encore que la rue Saint-Jean, ici à Québec, sera réservée exclusivement aux piétons. C'est dans ce sens que l'article 233 dit: "Le ministre des Transports ou l'autorité locale peut, par une signalisation, réserver sur un chemin public dont il a l'entretien des voies de circulation à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers". Ce n'est pas en vue de discriminer la motocyclette, c'est tout simplement en vue de correspondre à des besoins des centre-ville des piétons et des transports en commun, à des besoins qui peuvent se développer avec le temps.

M. Lelarge: Malheureusement, la discrimination envers les motocyclettes est une situation qui existe déjà; notre but serait que, si une automobile de tourisme peut passer à un certain endroit, une motocyclette n'en soit pas exclue non plus. Il nous semble qu'attaquer le problème causé par le bruit, en supprimant carrément toutes les motocyclettes, ce n'est pas une solution rationnelle ou une solution juste. Les véhicules automobiles de tourisme et les motocyclettes devraient constituer une seule et même catégorie qui ne pourrait pas être séparée d'usage sur tous les chemins publics.

M. Lessard: Je vous remercie.

M. Lemay (André): M. le Président, est-ce que je pourrais répondre à la question de M. le ministre? La motocyclette, le vélomoteur ou le cyclomoteur sont des moyens de transport, en ce sens, pourquoi enlever le droit de passage à l'utilisateur? On parle de bruit, à ce moment, c'est plutôt pour le bruit, si vous voyez ce que je veux dire.

M. Lessard: Si on conserve ce pouvoir, c'est que, dans certaines routes de municipalité, on ne permet pas que les véhicules lourds circulent. Je comprends votre objection. Il est certain que si on peut régler le problème du bruit par une réglementation très sévère, je pense que ça va calmer les citoyens qui exigent de plus en plus, de la part des municipalités, des règlements spéciaux pour la motocyclette. Je vous avoue qu'il y a des nuits, lorsque vous êtes dans certains villages, où ce n'est pas facile de dormir.

En ce qui regarde les tout-terrain; comment définiriez-vous ça? Vous connaissez les terra jets, vous connaissez tous les six-roues, on ne fera pas de publicité, mais il y a la motoneige; c'est vrai que ça commence à se multiplier de plus en plus. Vous voudriez qu'on donne une définition de l'ensemble des véhicules hors route.

M. Lemay: C'est une réponse qui est très difficile à planifier, en ce moment, mais après étude du ministère des Transports, de l'industrie et de notre association, on pourrait certainement arriver à déclarer ce qu'est un véhicule hors route.

Normalement, un véhicule hors route utilisé en ce moment est un véhicule qui n'a pas le même système d'échappement, n'a pas de lumière, n'a pas de clignotant...

M. Lessard: Il a des lumières, mais pas de clignotant.

M. Lemay: Exact.

M. Lessard: Un Terrajet a des lumières, mais pas de clignotant.

M. Lemay: Exact. Dans le cas de certaines motos, on a certains modèles qui ont des lumières et sur d'autres, on n'en a pas du tout. Les ailes sont plus hautes, ainsi de suite, les pneus sont à crampons. A partir de cela, on pourrait réellement définir ce qu'est un véhicule hors route.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

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

M. Gratton: M. le Président, très brièvement, l'Association des marchands de motos et le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclo-moteur font allusion aux dispositions de l'article 233 qui permet au ministre ou à l'autorité locale de réserver, sur un chemin public dont il a l'entretien, des voies de circulation à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers. Vous faisiez allusion tout à l'heure au fait que certaines municipalités peuvent se servir des dispositions de cet article pour empêcher la circulation des motocyclettes sur des rues spécifiques. On parle du cas de Longueuil, par exemple, peut-être bien, est-ce que cela pourra s'étendre à l'ensemble des rues d'une municipalité.

Est-ce que c'est effectivement le cas dans certaines municipalités ou on exclut tout à fait ou on prohibe complètement la circulation en motocyclette, à partir des dispositions d'un article semblable?

M. Lemay: J'aimerais vous répondre, M. le député, que M. Jacques Hébert pourra vous faire ses commentaires.

M. Hébert (Jacques): Le dernier exemple qui est peut-être le plus frappant, c'est la première fois dans la province qu'une ville interdit la circulation des motocyclettes sur une artère principale. On parle de la rue Saint-Denis à Montréal, à partir de la rue Ontario jusqu'à Dorchester. Il faut se souvenir que c'est une artère réellement principale qui mène directement à l'Université du Québec à Montréal, qui doit ouvrir ses portes cette semaine ou la semaine prochaine. C'est aussi un chemin qui devient une route provinciale, que les touristes doivent emprunter pour se rendre d'une place à l'autre. On doit se demander, à ce moment-là, avec la crise de l'énergie que le monde est en train de connaître, avec l'économie d'essence, est-ce qu'a-

vec la possibilité de déplacement que la motocyclette va donner aux jeunes étudiants, aux jeunes travailleurs, est-ce qu'on doit regarder l'avenir, où une municipalité pourrait, simplement sur recommandation... On pourrait déposer ici les règlements que la ville de Montréal a adoptés et comme on peut le voir, cela a plutôt été amené à la suite de la demande d'une association de marchands de la rue Saint-Denis qui tiennent des restaurants, des boutiques, etc., en disant que les motos faisaient trop de bruit.

On doit se demander: Est-ce que la majorité des motocyclistes doivent souffrir à cause des modifications du système d'échappement qu'une certaine minorité de motocyclistes ont faites à leurs motos, est-ce que c'est réellement juste que toute la gamme des motocyclistes, qui peut s'étendre aussi bien à un touriste qui vient des États-Unis qu'à un étudiant qui veut se rendre à l'université, doit être condamnée à ne pas se servir d'une artère, simplement parce que les normes concernant le bruit ne sont pas appliquées? (17 h 15)

M. Gratton: Je vous avoue que je suis moins sensible à votre argumentation quand vous me parlez d'une artère donnée dans une ville donnée. C'est pourquoi je posais la question. Est-ce qu'il y a des municipalités qui peuvent se prévaloir d'un article semblable pour exclure toute circulation de motocyclettes dans l'ensemble du réseau routier d'une ville. A Longueuil, par exemple qu'est-ce qu'on a fait? Est-ce que vous pouvez me parler du cas de Longueuil? Est-ce qu'on a un règlement dans ce sens.

M. Hébert: Je pense que M. André Lemay...

M. Lemay: On peut dire que dans 80% des rues de la municipalité de Longueuil on a enlevé le droit aux motocyclistes de se promener.

M. Gratton: En invoquant quelles raisons?

M. Lemay: Aucune raison. On a essayé de demander pourquoi à la ville. Une des raisons qui semblent de prime abord être celle qui les aurait incités à poser un tel geste serait le bruit.

M. Gratton: Le bruit.

M. Lemay: Toujours le bruit.

M. Gratton: Est-ce que vous êtes satisfait de la recommandation que fait l'association d'inclure au chapitre IX une disposition de non-discrimination à l'égard d'un véhicule quelconque? Est-ce que vous pensez que cela réglerait le problème?

Cela ne réglerait sûrement pas le problème dont me parlait monsieur tantôt, de bannir la circulation des motocyclettes sur une artère donnée.

M. Lelarge: Nous voulons que les motocyclistes soient considérés entièrement de pair avec les véhicules de tourisme. Si les automobiles sont

bannies d'une route pour quelque raison que ce soit, nous n'avons aucune objection à ce que les motocyclettes soient bannies elles aussi. Si par contre les automobiles sont autorisées à emprunter un chemin public ou une certaine rue, nous ne voyons pas pourquoi les motocyclistes devraient être sujets à une discrimination. La seule raison qui a été apportée jusqu'à présent est le bruit. Si ce problème est réglé, nous ne voyons pas pourquoi les motocyclistes ne devraient pas pouvoir aller où vont les automobiles. Nous voulons que ce soit une seule et même classe. Si la classe est interdite en entier, nous n'avons aucune objection, mais nous voulons que les motocyclistes puissent aller aux mêmes endroits que les automobilistes, sinon c'est une espèce de forme de discrimination, on fait des motocyclistes des citoyens de deuxième classe.

M. Gratton: Merci.

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

M. Mailloux: M. le Président, ce sera une courte observation. Cela ne s'adresse peut-être même pas à ceux qui vendent de ces véhicules. Quand vous dites que c'est une minorité d'utilisateurs dont se plaint le public, je pense que là vous ne dites pas tout à fait la vérité, parce que la minorité est rendue pas mal importante, un peu partout où l'on vit dans le Québec. Je ne blâme pas forcément le distributeur de tels équipements, parce que vous n'en êtes pas responsable. Ce que je me demande par contre, c'est si devant l'importance qu'on retrouve de tous ceux qui achètent de l'équipement et dans les semaines qui suivent immédiatement, ce n'est pas un bris qu'on fait disparaître les silencieux, c'est volontairement que trop de jeunes aujourd'hui le font disparaître radicalement. Je pense qu'on pourrait demander à M. Laflamme de vérifier, le jeune est influencé psychologiquement par le bruit, que ce soit dans le bar-salon ou ailleurs, il faut que ce soit bien fort, sinon, il n'est pas en état de puissance et il ne se sent pas forcément là.

Le Japon a fait une étude sur l'ensemble de ces problèmes pour en arriver à baisser fortement les décibels permis. Ce que je me demande c'est ceci: Qu'on le veuille ou pas, cela ne vous rejoint pas, cela rejoint l'utilisateur, il va falloir que le ministère des Transports fasse le nécessaire pour que le public ait un certain bruit acceptable, que les pénalités soient beaucoup plus fortes pour ceux qui, actuellement, immédiatement font un changement sur la pièce d'équipement en question, de telle sorte que ce qui passe dans la rue en faisant un bruit infernal qu'on connaît... Ce n'est plus une minorité, c'est rendu qu'il y en a trop et s'il n'y a pas des mesures réglementaires qui sont apportées contre ces gens, la tranquillité dans la province, on n'en aura plus beaucoup tantôt.

Loin de moi la pensée de prohiber l'usage de tout ce que vous vendez, parce que je pense que tout le monde sait que cela ne prend pas tellement

d'espace, cela prend moins de carburant. On en connaît l'utilisation d'ailleurs par tous les gens qui sont moins fortunés. Je pense que les règlements devraient être modifiés pour faire en sorte que tous ceux qui changent l'équipement pour les raisons qu'on connaît, qu'ils paient pour les conséquences de leurs gestes.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Charlevoix. M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je pense que mes remarques vont dans le sens de celles du député de Charlevoix. Quand vous répondrez, vous pourrez répondre aux deux.

Je pense que si on ne fait pas le nécessaire pour arrêter ce bruit infernal qui est fait par les propriétaires de motocyclettes, les vendeurs vont en vendre moins tout à l'heure, parce qu'ils vont être bannis à peu près un peu partout. Je pense que c'est le devoir d'une municipalité de le faire, lorsque quelques personnes vont déranger toutes les personnes d'une région ou d'un village, je vous dis que ce n'est pas drôle quand vous êtes responsable d'un conseil municipal et que vous avez le public qui vient en masse et avec raison se plaindre de ce bruit qui se fait souvent intentionnellement pour déranger quelqu'un. Je pense que c'est au gouvernement d'agir. Il n'est pas trop tard, mais il faut agir immédiatement.

Je reviens simplement sur un point, lorsque vous parliez de freinage. J'ai cru entendre qu'il y avait anciennement, quand j'ai connu les motocyclettes et que je les utilisais moi-même dans des circonstances peut-être différentes de celles d'aujourd'hui, il y avait un frein en arrière qui était actionné par le pied et un en avant qui était actionné à la main. Ces deux freins étaient complètement indépendants, l'un pour la roue d'en avant et l'autre pour la roue d'en arrière. Ils n'étaient pas reliés. Je n'aurais pas d'objection que les deux soient reliés à condition qu'ils soient équilibrés et bien contrôlables lorsqu'on freine avec le pied, que les deux roues freinent en même temps à condition que la roue arrière freine avant l'autre. C'est une question de réglementation. Vous me dites qu'aujourd'hui les deux marchent indépendamment; vous pouvez freiner les deux roues avec la main et les deux roues avec le pied.

M. Lelarge: Non, ce n'est pas comme cela que cela fonctionne. Si vous me permettez, pour rentrer dans des détails un peu techniques, le système de frein arrière est toujours commandé par le pied et le système de frein avant par la main comme auparavant; cependant la pédale de frein arrière commande aussi partiellement l'un des freins avant. Il y a deux freins à disques à l'avant et la pédale de frein arrière commande en même temps l'un des deux freins à disques avant. La manette de frein avant commande l'autre frein avant.

M. Russell: Seulement le frein avant.

M. Lelarge: Seulement le frein avant.

M. Russell: Pas le frein arrière.

M. Lelarge: Pas le frein arrière.

M. Russell: Parce que je sais que c'est assez dangereux de freiner seulement à l'avant. J'ai connu des gens qui ont déjà fait cette expérience. Evidemment quand on freine c'est parce qu'on roule. Je n'ai pas d'autres remarques.

M. Mailloux: M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Un commentaire.

M. Lemay: Oui, un commentaire final au député de Charlevoix.

Tout à l'heure, M. le député vous nous avez dit qu'on ne disait pas tout à fait la vérité. Cela me fait mal au coeur. Il y a environ — Me Lafrance pourra peut-être me reprendre là-dessus — 150 000 motocyclettes au Québec. Il se vend environ 800 à 1000 systèmes d'échappement pour toute la province de Québec. Quand on parle de système d'échappement, on parle de système d'échappement modifié. Les premières motos... l'acheteur d'une moto, sous peine de perdre sa garantie initiale qui en temps normal dure environ un an, n'a pas le droit de changer son système d'échappement. Sans cela, il perd sa garantie automatiquement. Les motocyclettes d'aujourd'hui sont conçues d'une façon telle que, si vous changez votre système d'échappement, vous pouvez avoir des bris de moteur. Ce sont plutôt des motocyclettes d'il y a plusieurs années que les gens changent parce que leur système d'échappement est rendu à un état de décomposition. On la change et au lieu de mettre un original qui est assez onéreux, on en met un modifié. Là-dessus ce serait cela, qui, à mon avis est assez juste, comme renseignement que je peux vous donner en ce moment, sans statistiques.

Il est sûr que le bruit nous affecte tous énormément. Je me rappelle entre autres les bruits de motoneige pendant toute une nuit. Par contre, on ne se rappelle jamais quand on n'en entend pas passer. Il y a une minorité qui fait du bruit et cela nous fatigue énormément, cela nous empêche de vivre, mais ceux qui vont bien, on ne les voit jamais. Il faudrait toujours en tenir compte.

Là-dessus, M. le Président, j'ai terminé mon commentaire. J'aimerais, M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, mesdames et messieurs, si vous me le permettez, vous remercier de nous avoir entendus en commission parlementaire et soyez assurés de notre entière collaboration au sujet du projet du Code de la route.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Lemay, ainsi que les gens qui vous accompagnent.

J'appelle maintenant l'Association des recycleurs de pièces d'automobile et de camion Inc.

Avant de procéder à l'audition de ce mémoire, j'aimerais obtenir quelques indications des membres de la commission pour savoir si vous donnez votre consentement à six heures pour qu'on continue ou si vous préférez revenir à 20 heures. Il nous reste actuellement trois mémoires à entendre.

M. Gratton: M. le Président, il me semble qu'on devrait tenter par tous les moyens d'en terminer. Quant à nous, à condition qu'il ne soit pas question de siéger à des heures indues, nous accepterons volontiers de siéger à 18 heures.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. Alors, nous continuerons après 18 heures pour terminer l'audition de tous les mémoires que nous avons à l'ordre du jour.

J'en avise automatiquement les gens qui auront des mémoires subséquents à présenter. J'imagine que c'est monsieur Fugère.

Association des recycleurs de pièces d'automobile et de camion Inc.

M. Fugère (Roger): M. le Président, M. le ministre, à ma gauche, M. Mainguy, représentant juridique de l'association, et M. Carrier, trésorier de notre association. Mon nom est Roger Fugère et j'agis comme représentant et directeur de notre association.

L'ARPAC est une corporation sans but lucratif formée en 1971. Cette association compte déjà une centaine d'entreprises. Les plus importantes sont toutes membres de l'association. Les membres de notre association se sont réunis afin de mieux structurer cette nouvelle industrie du recyclage de l'automobile, d'en obtenir la reconnaissance par les autorités et l'acceptation par le public.

Enfin, les administrateurs se sont consacrés depuis 1971 et avec beaucoup d'efforts à rencontrer les officiers concernés au ministère des Transports, au ministère de l'environnement, au Bureau des véhicules automobiles, à la Sûreté provinciale, etc. Je ne voudrais pas relire le mémoire car je suis persuadé que les membres de la commission en ont déjà pris connaissance. Je voudrais par contre signaler qu'en 1974 nous avons déjà présenté un mémoire semblable. L'article 35 du Code de la route stipule expressément qu'un numéro de série ne doit pas être enlevé sur un véhicule automobile, alors que l'article 3.91 du règlement no 3 concernant l'immatriculation des véhicules automobiles stipule qu'un propriétaire doit remettre sa plaque d'identification pour obtenir son crédit de plaques. Il est très difficile pour nous de fonctionner légalement dans cette situation.

Nous avons suggéré et nous suggérons dans le mémoire qu'une formule soit émise au centre de recyclage ou au recycleur afin que nous-mêmes puissions remettre au vendeur d'une automobile accidentée ou déclarée perte totale une formule qui pourrait s'appeler V-2 et qui permettrait au propriétaire d'obtenir le crédit de ses plaques. Une

deuxième copie de cette formule pourrait être retournée au ministère des Transports les avisant que l'auto est retournée sur la route ou démantelée pour être vendue en pièces.

Présentement, il serait assez difficile pour le ministère des Transports d'émettre cette formule V-2 car nous ne sommes pas reconnus comme recycleurs présentement. Le but de l'association est surtout de se voir reconnaître comme recycleurs et surtout de se voir régis par le ministère des Transports afin d'avoir des permis spécifiques à notre genre de commerce et d'industrie.
(17 h 30)

Si nous étions régis, nous pourrions certainement réduire de beaucoup les vols d'automobiles qui sont présentement une plaie, surtout dans la région de Montréal. Je vous remercie.

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

M. Lessard: Je ne comprends pas, je vous avoue, la relation entre le règlement 3 de l'immatriculation qui, justement, oblige toute personne qui veut obtenir un crédit pour une période de six mois, par exemple, sur sa plaque d'immatriculation de remettre sa plaque et la question du numéro de série d'identification du véhicule routier. Il me semble que ce sont deux objectifs différents. C'est que si, par exemple, le règlement de l'immatriculation oblige les personnes à remettre leurs plaques pour obtenir leur crédit, c'est pour empêcher justement que ces plaques continuent d'être utilisées sur la route. Il s'agit d'une question d'immatriculation et la loi indique que le directeur du Bureau des véhicules automobiles demeure toujours propriétaire de la plaque. Donc, si vous vous présentez pour obtenir un crédit ou tout individu qui se présente pour obtenir un crédit, il doit remettre sa plaque puisqu'il ne doit plus circuler sur les routes. C'est l'objectif d'ailleurs de la demande qu'il fait. Mais le numéro de série me paraît complètement différent par rapport au règlement 3, c'est-à-dire que le numéro de série c'est pour bien être capable d'identifier le véhicule comme tel, mais fabriqué par le fabricant, si vous me permettez. Je ne comprends vraiment pas cela ou les cas prévus au présent règlement, pourquoi vous vous opposez à l'article 35 comme tel, parce que c'est justement pour...

M. Fugère: On ne s'oppose pas à l'article 35, on s'oppose à l'article 3.91 qui stipule qu'il faut enlever le numéro de série.

M. Lessard: Vous n'enlevez pas le numéro de série, ce n'est pas la même chose.

Si le véhicule est considéré comme n'étant plus apte à prendre la route, si on laisse les numéros de série en circulation, ils vont se changer; c'est là que le vol va se multiplier. Là ils vont changer les numéros de série, c'est-à-dire qu'ils vont prendre le numéro de série du véhicule qui n'est plus apte à circuler sur la route et ils vont le mettre sur un autre véhicule.

M. Fugère: Vous comprendrez, M. le ministre, que ce règlement a été fait justement pour essayer d'éviter le vol d'automobile, mais je crois qu'au contraire il a plutôt aidé le vol d'automobile. Je suis un recycleur. Si quelqu'un vient chez nous vendre son automobile et s'il n'a pas de numéro de série, il n'y a rien qui me dise que l'auto est volée ou si elle est légalement sur le marché; je ne peux pas identifier cette automobile. Mais si le numéro de série était sur le véhicule, je pourrais l'identifier. D'ailleurs, on l'a fait assez longtemps avec la Sûreté de Montréal et la police provinciale où nous retournions le numéro de série à la sûreté et eux nous retournaient la confirmation du véhicule. Aujourd'hui si quelqu'un entre chez nous avec une auto qui n'a pas de numéro de série, je l'achète très honnêtement et c'est peut-être une auto volée. Il n'y a aucune façon pour l'identifier.

M. Lessard: Si vous l'achetez d'un autre recycleur.

M. Fugère: Non, mais vous-même vous avez une perte totale, M. le ministre avec votre auto. Vous voulez récupérer votre crédit, vous enlevez donc votre numéro de série, vous allez au Bureau des véhicules automobiles qui vous remet votre crédit. Vous attachez votre auto en arrière d'une remorque et vous vous en allez chez nous pour nous la vendre. Comment puis-je identifier l'automobile?

M. Lessard: Je comprends votre idée. Il y a une chose à l'article 24. C'est que vous faites le commerce des pièces, des vieux...

M. Fugère: Des pièces d'autos usagées.

M. Lessard: Des pièces d'autos usagées.

M. Fugère: Pas des vieux; j'achète des modèles aussi récents que...

M. Lessard: Donc, c'est cela, vous achetez les autos usagées pour obtenir les pièces. Vous démontez l'auto et obtenez les pièces.

M. Fugère: C'est cela.

M. Lessard: Alors, si le numéro de série a été remis au Bureau des véhicules automobiles, vous ne pouvez pas savoir si le véhicule était volé ou pas.

M. Fugère: Bien...

M. Lessard: S'il était accidenté, en tout cas.

M. Fugère: Même s'il était accidenté, j'achète les véhicules des compagnies d'assurance à 95%. Je ne suis pas inquiet pour mon commerce, chez moi. Je suis inquiet pour les commerces autour de chez nous, par exemple. Ce sont ceux-là qui m'inquiètent bien plus que le mien.

M. Lessard: En tout cas, cela devient...

M. Fugère: Pour l'industrie en général.

M. Lessard: ... bien technique; on va regarder cela. Il reste que dans les articles 1 et 24, le recycleur est défini dans le nouveau Code de la route.

M. Fugère: Je ne l'ai pas vu.

M. Lessard: Le recycleur est défini comme tel: "La personne qui fait commerce..." Donc, vous avez une certaine reconnaissance. On dit: "La personne qui fait commerce de retirer des pièces de véhicules routiers mis au rancart et de les revendre — on dit bien des véhicules routiers mis au rancart — ou d'acheter des véhicules routiers mis au rancart et d'en revendre les carcasses ou de remettre en circulation des véhicules routiers qu'elle reconstitue avec les pièces ou carcasses acquises."

A l'article 97, il y a un permis de recycleur.

M. Fugère: Qui est un avant-projet!

M. Lessard: Pardon?

M. Fugère: Qui est un avant-projet! Qui fait partie du...

M. Lessard: Bien oui, je comprends mais il est avant-projet pour cela.

M. Fugère: Est-ce qu'à ce moment-là tous les recycleurs devront être munis de ce fameux permis?

M. Lessard: Oui.

M. Fugère: Félicitations! Nous attendons cela depuis 1971. Je crois que cela pourra aider l'industrie.

M. Lessard: Article 97.

M. Fugère: Je n'étais pas au courant, excusez-moi!

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

M. Mailloux: Je ne sais pas si j'ai bien compris. L'individu qui décide de ne pas utiliser son véhicule doit se présenter au bureau d'immatriculation pour recevoir le crédit. Actuellement, c'est ce qui se fait. Si, par contre, le véhicule est déclaré hors d'usage pour revente, à ce moment-là il y a une obligation de rapporter le numéro de série de la carrosserie ou du moteur...

M. Fugère: De la carrosserie.

M. Mailloux: De la carrosserie au Bureau des véhicules automobiles. Ce que vous demandez

c'est que cette procédure se fasse mais par votre entremise?

M. Fugère: Absolument.

M. Mailloux: Plutôt qu'être directement remboursé par le Bureau des véhicules automobiles?

M. Fugère: C'est cela. C'est que...

M. Mailloux: La question que je veux vous poser là-dessus, c'est qu'au moment où — forcément c'est fait par le ministère pour des raisons qu'on connaît bien — tous les recycleurs seraient autorisés à se conformer à une telle procédure, est-ce que le ministère serait davantage protégé contre un de vos membres qui pourrait être tenté également...

M. Fugère: D'accord. C'est pour cela que j'aimerais demander au ministre que l'association qui, je crois, est très bien documentée, pourrait suggérer des façons de réglementer les recycleurs. Ce qui serait très très important. D'ailleurs, des lois importantes ont été adoptées dernièrement aux États-Unis — j'ai avec moi des copies de ces lois — qui contrôlent justement ces...

M. Mailloux: Tantôt, vous avez dit vous-même, en parlant: On veut bien observer la loi mais on a des voisins qui ne l'observent pas tellement. Est-ce à dire que ceux-là pourraient être également des membres de l'association?

M. Fugère: Absolument. Malheureusement. C'est ce qu'on cherche, M. le député, à éliminer; c'est ce qu'on voudrait, avec l'appui du ministère des Transports, éliminer.

M. Mailloux: Merci.

M. Lessard: M. Fugère...

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

M. Lessard:... seulement comme information. Je vous suggère très honnêtement de lire les articles 96, 97 et suivants du projet de loi où le recycleur est... et ensuite l'article dont je vous parlais tout à l'heure, l'article 1.24, où le recycleur est défini et où, en vertu de l'article 97 — je vais vous le lire, si vous permettez — "Nul ne peut exploiter un garage, faire le commerce de véhicules routiers ou agir comme recycleur, à moins qu'il ne soit titulaire du permis approprié." On pourrait continuer...

M. Fugère: Je regrette de n'avoir pas connu ce projet de règlement, M. le ministre. Je suis extrêmement...

M. Lessard: On exige un cautionnement et on va être beaucoup plus sévère. Indirectement, à ce

moment-là, vous êtes reconnu comme tel à l'intérieur du Code de la route.

M. Fugère: Soyez assuré de la coopération de l'association.

M. Lessard: Merci beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Vous êtes combien dans l'association?

M. Fugère: Membres de l'association, nous sommes peut-être une centaine. Il y a peut-être au Québec, malheureusement, 300 ou 400 de ce qu'on appelait auparavant les "scrapyards". Il y en a plusieurs, remarquez bien, la grosse majorité demeure des "scrapyards". Un projet de règlement qui avait été émis par le ministère de l'Environnement, qui a été publié mais jamais adopté, en aurait probablement éliminé les trois quarts. C'est ce que nous souhaitons en fait.

Il y a peut-être, au Québec, 25 ou 30 recycleurs très bien équipés, très bien organisés, contre à peu près 300 ou 400 qui opèrent des commerces illicites, des "chop shops" qu'on appelle, qui coupent des autos ici et là, et qui sont nos plus gros concurrents.

M. Russell: Donc, le projet de loi actuel ne peut que vous aider?

M. Fugère: Absolument, c'est ce que nous recherchions d'ailleurs.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. Merci, M. Fugère...

M. Fugère: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): ... ainsi que les personnes qui vous accompagnent. J'appelle maintenant l'Association professionnelle des optométristes du Québec. Il s'agit du mémoire no 43. M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, il y aurait un mémoire qui est identifié comme 41M de M. Peter-A. Stern qui nous demande simplement de prendre en considération son mémoire pour dépôt seulement.

Le Président (M. Bordeleau): Il sera déposé.

M. Gratton: M. le Président, est-ce qu'on peut nous assurer qu'on nous en remettra une copie?

Le Président (M. Bordeleau): Je m'informe immédiatement auprès du secrétariat, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, si vous voulez bien vous identifier.

Association professionnelle des optométristes du Québec

M. Rodrigue (Jean-Marie): L'Association professionnelle des optométristes du Québec, Dr Paul Lambert, vice-président; conseiller juridique, Me Yvan Brodeur; notre directeur administratif, Me Guy Lamoureux.

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

M. Rodrigue: Jean-Marie Rodrigue...

Le Président (M. Bordeleau): Merci.

M. Rodrigue: ... président de l'association. L'Association professionnelle des optométristes du Québec est un organisme incorporé en vertu de la Loi des syndicats professionnels et représentant 730 optométristes du Québec qui desservent le territoire complet du Québec, y compris le Nouveau-Québec.

Le rôle premier de l'association consiste à représenter ses membres et à négocier des ententes principalement avec le ministre des Affaires sociales, aux termes de l'article 15 de la Loi de l'assurance-maladie, aux fins de prévoir les conditions de dispensation des services optométriques à la population dans le cadre du régime d'assurance-maladie. Rappelons que les services de santé dispensés par les optométristes dans le cadre du régime d'assurance-maladie représentent environ 80% de l'ensemble des services oculo-visuels dont bénéficie la population du Québec, ce qui représente à peu près un million de bénéficiaires par année.

Rappelons que les services de santé visés dans cette loi sont aussi des services assurés, donc régis par notre entente, en vertu de la Loi de l'assurance-maladie du Québec.

Nous souscrivons sans réserve aux objectifs de l'avant-projet de loi du Code de la route visant à assurer un contrôle plus efficace de l'état de santé et de l'aptitude physique des détenteurs et des requérants d'un permis d'apprenti conducteur et d'un permis de chauffeur de taxi. Nous souhaitons cependant qu'il y ait lieu d'apporter certaines modifications à l'avant-projet pour que ces objectifs soient plus sûrement atteints.

Nous sommes d'avis que le processus de consultation prévu à l'article 11c en vue d'établir un guide médical devrait être élargi aux fins d'assurer une participation plus représentative des professionnels directement concernés qui dispensent ces services. Nous considérons également qu'il y aurait lieu d'élargir la composition du comité consultatif créé par l'article 14 de l'avant-projet de loi dans le but d'assurer une participation explicite des optométristes à ce comité. L'article 11c de l'avant-projet de loi. Cette dispo-

sition prévoit que: Le directeur général peut, par règlement: établir, après consultation du comité consultatif médical, un guide médical pour l'émission des permis de conduire, des permis d'apprentis conducteurs et des permis de chauffeurs de taxi." La consultation prévue à cette disposition vise évidemment à assurer la qualité du guide médical. Nous croyons que cette consultation devrait également tendre à faire participer à l'élaboration du guide médical, les groupements représentant les professionnels de la santé touchés par l'application de cette loi.
(17 h 45)

A l'article 19 de la loi, il est prévu qu'un médecin ou un optométriste doit informer le directeur général de l'identité d'un patient atteint d'une maladie visée au guide médical. Il nous apparaît que la consultation prévue à l'article 11c devrait être étendue pour couvrir les ordres professionnels et les associations professionnelles représentant les médecins et les optométristes dans le but d'atteindre une participation qui ne pourra que déboucher sur une application plus satisfaisante de la loi.

D'autre part, nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de prévoir à l'article 11c la consultation du comité consultatif médical, étant donné que l'article 16c prévoit déjà que le directeur général peut requérir de cet organisme des avis de nature médicale.

Enfin, nous entendons démontrer plus avant dans ce mémoire que l'expression "comité consultatif médical" devrait être modifiée. Nous nous permettons dès maintenant d'attirer votre attention sur le fait que l'expression "guide médical" et clairement inappropriée pour ce cas-ci. Ainsi, une simple lecture de l'article 19 nous indique que ce guide sert d'élément de référence tant à l'optométriste qu'au médecin. Il est évident que pour autant que l'optométriste est concerné il s'agit là d'un guide de santé. L'utilisation de cette dernière expression est d'ailleurs sûrement plus conforme à la réalité des compétences professionnelles respectives. On n'a qu'à se référer, si vous voulez, à d'autres appellations que le gouvernement utilise de façon courante maintenant. Je ne fais que me référer à la Loi de l'assurance-maladie et on ne parle pas de la Loi de l'assurance médicale où on discute dans une autre commission parlementaire le projet de loi sur la santé et la sécurité au travail. Là encore, il est question de santé étant donné que cela implique différents groupes professionnels qui oeuvrent dans le secteur.

L'article 14 de l'avant-projet de loi prévoit la formation d'un comité consultatif médical composé de membres de la Corporation des médecins du Québec. Il nous apparaît que l'élargissement de la composition de ce comité ne pourrait qu'enrichir la qualité des recommandations du comité en assurant une cohérence souhaitable entre la composition du comité et les obligations créées tant à l'optométriste qu'au médecin à l'article 19 de l'avant-projet de loi. En effet, l'article 19 crée une obligation à l'optométriste et au médecin d'informer le directeur général de l'identité d'un patient

atteint d'une maladie visée au guide médical et lorsqu'il a des raisons sérieuses de croire que ce patient peut constituer un risque en conduisant un véhicule routier. Cette obligation faite tant à l'optométriste qu'au médecin traduit dans les faits la réalité de la pratique médicale et optométrique. En d'autres termes, il est évident que les médecins et les optométristes représentent les deux groupes professionnels de la santé les plus directement responsables dans l'application des normes de sécurité routière.

En créant une obligation légale et explicite à l'optométriste et au médecin, le législateur ne fait que reconnaître cette réalité. Dans ce cadre, la participation de l'optométriste au niveau du comité consultatif ne peut qu'assurer une cohérence plus sûre dans l'application de la loi. La présence d'optométristes ne peut qu'enrichir les recommandations de ce comité en assurant notamment une perception plus exacte et plus adéquate des rapports soumis par les optométristes dans le cadre de l'article 19 de la loi. Nous faisons cette affirmation croyant qu'il est évident que les approches diagnostiques et thérapeutiques peuvent différer de façon légitime entre les divers professionnels de la santé.

Enfin, nous sommes d'avis que les modalités de participation des optométristes et des médecins au sein du comité consultatif devraient être déterminées par le gouvernement plutôt que par le législateur aux fins de permettre une souplesse et une efficacité plus grande.

Nous vous soumettons donc les recommandations suivantes. La recommandation no 1: le paragraphe c) de l'article 11 devrait se lire "établir après consultation des organismes les plus représentatifs des médecins et des optométristes un guide de santé pour l'émission des permis de conduire, des permis d'apprentis conducteurs et des permis de chauffeur de taxi".

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

La recommandation no 3: l'article 14 devrait se lire "Le gouvernement peut constituer un comité consultatif composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec. Le nombre des membres du comité est déterminé par le gouvernement. Le gouvernement détermine également les modalités de consultation en tenant compte de la compétence professionnelle respective des membres du comité". Je crois que cela va de soi.

La recommandation no 4: 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". Cet article est le même, en d'autres mots, que le texte; on demande d'ajouter "et optométriques" puisque, comme on le disait, nos rapports constituent près de 80% des rapports que le Bureau des véhicules automobiles reçoit. On considère que c'est légitime et justifié.

La recommandation no 5: le paragraphe c) de l'article 16 devrait se lire "donner au directeur général des avis de nature médicale et optométrique". C'est tout simplement une addition.

La recommandation no 6: l'article 17 devrait se lire "Les membres du comité consultatif se réunissent sur convocation du directeur général".

La recommandation no 7: l'article 18 devrait se lire "Le secrétaire du comité consultatif est désigné..." C'est le même article excepté que nous suggérons l'appellation "comité consultatif" contrairement à l'appellation "comité consultatif médical".

La recommandation no 8: le titre de la section III du chapitre II devrait être modifié en ajoutant les mots "et optométriques" après le mot "médicaux". En d'autres mots, cela devient toujours les concordances une fois que le principe est accepté. Le titre devrait se lire "Les rapports médicaux et optométriques".

La recommandation no 9: l'article 19 devrait se lire "Un médecin ou un optométriste doit informer le directeur du nom, de l'adresse, de la date de naissance et du diagnostic clinique de tout patient de 16 ans et plus atteint d'une maladie ou d'une déficience visuelle visée au guide de santé ou lorsqu'il y a des raisons sérieuses de croire sur le plan médical ou optométrique que ce patient peut constituer un risque en conduisant un véhicule routier".

La recommandation no 10: l'article 20 devrait se lire "Le directeur général, sur réception d'un rapport visé à l'article 19, peut suspendre, révoquer, refuser d'émettre ou de renouveler le permis de conduire, le permis d'apprenti conducteur ou le permis de chauffeur de taxi..." Le reste de l'article est conforme au projet.

La recommandation 11: l'article 22 devrait se lire "Le rapport visé à l'article 19 est réservé à l'information du directeur général, du comité consultatif". Les deux modifications sont les appellations "comité consultatif".

La recommandation no 12: le texte est identique excepté que nous demandons l'addition du mot "optométrique", toujours en conformité et en concordance.

Ceci constitue, M. le ministre et MM. les membres, l'essentiel des demandes que l'Association des optométristes vous formule.

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

M. Lessard: M. le Président, M. Rodrigue, on a déjà reçu le mémoire de la Corporation des optométristes du Québec qui correspond sensiblement à votre mémoire ou à vos demandes. Naturellement, il va y avoir des consultations, il n'appartient pas au ministre des Transports comme tel de régler un problème entre les ophtalmologistes et les optométristes, quoiqu'on indique dans l'article 19 quand même une précision concernant les optométristes et si on le maintient comme tel, il va falloir avoir aussi une certaine logique, une certaine rationalité dans l'ensemble du projet de loi.

La question que je voudrais vous poser est la suivante: L'article 19 a soulevé la colère du Collège des médecins du Québec en réponse à la colère du ministre d'ailleurs parce qu'il y avait eu une certaine consultation — je l'ai démontrée d'ailleurs — entre le Collège des médecins — peut-être de la confusion aussi, je l'admets — depuis 1971 et même en août 1977 et le ministère des Transports à ce sujet. On a crié justement à la délation qu'imposait le ministre, qui était imposée par le ministre et on s'y refusait énergiquement. J'ai accepté à ce moment-là, étant donné qu'il y avait eu quand même certaines consultations, de se reconstruire pour réorganiser l'article en question pour qu'il nous permette d'avoir un certain contrôle sur des personnes qui sont réellement jugées par vous autres "inaptes" à conduire un véhicule automobile.

Je présume que vous avez un code de déontologie aussi, un code d'éthique et que vous êtes soumis au secret professionnel comme les médecins. J'aimerais savoir, de la part de l'Association des optométristes, si vous avez les mêmes objections qui nous ont été faites par le Collège des médecins du Québec et si vous croyez que cet article constitue pour vous de la délation ou si selon des principes déontologiques ou des principes d'éthique professionnelle vous jugez que cet article ne pose pas de problèmes sérieux quant à votre association professionnelle.

M. Rodrigue: Nous attendions justement d'être présents à la commission parlementaire pour préciser cette partie de notre mémoire, cet article-là, afin de la circonscrire davantage. Avant de répondre à votre question, M. le ministre, si vous me le permettez, j'aimerais relever quelque chose qui, je vous l'avoue, m'a un peu surpris: Vous dites que le ministre des Transports ne peut pas régler un problème qui peut exister, apparemment, entre les optométristes et les ophtalmologistes. Je vous avoue que je ne vois pas comment il peut y avoir des problèmes à ce niveau. Il m'apparaît que les choses sont bien identifiées, le législateur a déjà prévu, au niveau des projets de loi qui définissent les professions, l'exercice et le cadre d'exercice. Pour autant qu'on est concerné, à moins que le directeur du Bureau des véhicules automobiles nous avise du contraire, je n'ai pas eu connaissance que des optométristes aient fait des rapports sur autre chose que ce pourquoi ils étaient légalement autorisés à fonctionner. Alors, je saisis mal cette remarque, si vous me permettez de vous le souligner. Au contraire, je crois que cela permettrait de favoriser grandement cette partie de fonctionnement du Bureau des véhicules automobiles. J'imagine que vous êtes au courant. On vous a sans doute avisé qu'il y avait beaucoup de difficultés de fonctionnement entre le Bureau des véhicules automobiles et les optométristes depuis quelque temps, et l'association n'est pas sans résister à des critiques et à des pressions énormes de nos membres quant à l'obligation ou le devoir qu'on se fait par éthique de répondre aux formulaires et aux demandes des citoyens, mais

aussi à l'égard des droits qu'on nous refuse au niveau du Bureau des véhicules automobiles.

On veut bien recommander à nos membres, dans l'attente de la révision du projet de loi, de continuer à fournir les services pour le bénéfice de la population et pour le bon fonctionnement du Bureau des véhicules automobiles, de continuer à répondre à leurs obligations, mais on aimerait aussi que le législateur reconnaisse qu'il y a des droits qui accompagnent ces obligations.

Quant à l'article 19, nous convenons et nous concevons que dans le cadre d'un travail d'équipe, d'un travail multidisciplinaire à l'intérieur du comité consultatif, de même que dans la mise sur pied des normes édictées par le comité consultatif, après consultation nous souhaitons — et inscrites dans la loi auprès des différents groupes concernés — que les cas où il serait fait mention "obligation de référer" seraient vraiment circonscrits, vraiment identifiés et définis comme représentant un danger réel auquel tout le monde souscrit. Dans ce cadre, l'association ne perçoit pas de résistance fondamentale de la part de ses membres. Je dis bien dans ce cadre-là, dans un cadre où nous avons participé à la mise sur pied des normes, à la définition des cas-problèmes qui représentent réellement un danger, où il pourrait y avoir une obligation de faite par le législateur, nous croyons que nous pourrions apporter notre collaboration. C'est ce que nous percevons de la part de nos membres.
(18 heures)

Je reviens sur cela que c'est vraiment où les problèmes sont bien identifiés. Par contre, si la conception qui serait faite voulait que les cas seraient n'importe quels cas qu'un individu juge pouvant représenter un danger et où la définition de ces problèmes n'a pas été faite par une équipe multidisciplinaire et autorisée, cela représenterait assurément une objection fondamentale de la part de nos membres.

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

M. Gratton: J'ai bien noté que, comme l'Ordre des optométristes avant eux, l'association se dit d'accord avec le libellé de l'article 19 à condition que celui-ci circonscrive de façon très particulière la portée des situations qui doivent être dénoncées. Je vous avouerai bien candidement que je trouve curieux que votre mémoire n'y fasse pas allusion, sauf par le biais des recommandations que vous faites pour apporter les changements voulus. Je suppose que vous tenez pour acquis que les recommandations que vous faites aux divers articles seront entérinées telles quelles, ce qui vous permettra ensuite de ne pas parler de l'article 19 autrement que de la manière dont vous le faites dans le mémoire.

Sur le plan technique des recommandations que vous faites, je pense que cela rejoint exactement ce que l'Ordre des optométristes avait recommandé; je comprends l'hésitation du ministre à ne pas s'engager aujourd'hui à faire tex-

tuellement les changements que vous requérez. Quant à nous, nous avons déjà indiqué clairement que l'article 19, dans sa forme actuelle, est tout à fait inacceptable, que le gouvernement devra en limiter la portée et ce de façon très substantielle; en conséquence, je pense que nous pouvons dire que nous rejoignons les appréhensions que l'association émet dans son mémoire.

Il y a seulement une chose qui me chicotte dans tout cela, c'est lorsque vous parlez des modalités de participation des optométristes et des médecins au sein du comité consultatif. Vous semblez être prêt à laisser cela au pouvoir réglementaire plutôt qu'au pouvoir législatif. Je voudrais tout simplement vous demander si vous êtes conscient qu'en ce faisant vous risquez que ces modalités changent au gré des gouvernements, au gré des ministres qui peuvent se retrouver responsables d'un ministère donné. Ne seriez-vous pas beaucoup plus à l'aise d'avoir certaines garanties inscrites dans un projet de loi qui nécessite l'intervention de l'Assemblée nationale?

M. Brodeur (Yvan): Disons que la garantie minimale que nous recherchons est essentiellement une modification dans la composition du comité pour s'assurer de la participation d'optométristes à ce comité. Pour ce qui est des modalités de fonctionnement, nous avons plutôt choisi de laisser cela au pouvoir gouvernemental. Pourquoi? Pour répondre à votre question, c'est essentiellement parce que les champs de juridiction médicaux et optométriques se recoupent, c'est-à-dire que la juridiction des médecins est plus large que celle des optométristes et la participation de ces gens à l'intérieur d'un comité poserait sûrement la question de savoir à partir de quelles modalités le comité va fonctionner. Je ne sais pas si je suis assez clair.

Essentiellement, ce comité serait saisi de problèmes qui seraient optométriques, mais qui pourraient également être de nature non optométrique. Il s'agirait évidemment d'établir des normes de fonctionnement de ce comité et nous ne nous sentons pas prêts actuellement à préciser ces normes. Nous pensons effectivement que tenter de préciser ces normes de collaboration entre les optométristes et les médecins à l'intérieur du comité, ce serait peut-être prématuré et il y aurait peut-être lieu de laisser le temps définir un peu ces modalités de fonctionnement.

L'avantage de la souplesse de l'intervention gouvernementale par rapport à l'intervention législative fait qu'on a plutôt choisi cette voie. Il est évident que, comme il n'y a pas actuellement d'expérience dans ce secteur, il serait un peu difficile d'apporter une définition précise, on préfère que cela ne soit pas dans le projet de loi. Ce n'est pas un choix idéologique, c'est un choix beaucoup plus pratique.

M. Gratton: Je comprends ce qui vous amène à la formuler ainsi. Il est important qu'entre nous on se comprenne bien. Vous exigez — je ne sais pas à quel article — que des représentants de

l'Ordre des optométristes soient membres en bonne et due forme du comité consultatif, au départ. Cela étant acquis, vous dites: Les modalités de notre participation peuvent varier selon les règlements. Ce que je ne voudrais pas, c'est que le gouvernement s'inspire de cette phrase de votre mémoire pour dire: La participation des optométristes au comité consultatif consistera à consulter un représentant de l'Ordre des optométristes au moment où il s'agira d'évaluer des rapports qui ont une incidence sur le domaine optométrique, et que l'ordre ne soit pas représenté comme tel au sein du comité consultatif. Je pense bien que ni vous ni moi ne voulons que ce soit l'interprétation qu'on donne à cette phrase.

M. Brodeur: Ce n'est pas l'interprétation qu'on y donne, non.

M. Gratton: D'accord. Je n'ai pas d'autres questions, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Bon, pas de questions.

M. Gratton: A moins que le ministre nous dise qu'il accepte volontiers, dès aujourd'hui, de s'engager à donner une représentation à l'Ordre des optométristes au sein du comité consultatif.

M. Lessard: En fait, on va reconsidérer l'article 19. Je pense que l'acuité visuelle est importante avant d'émettre un permis de conduire. Si on demande dans le même sens la collaboration des optométristes, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, il va falloir être rationnel. Une loi existe et les reconnaît comme corporation professionnelle. Je regarde le guide médical et il y a des exigences vis-à-vis des yeux, l'acuité visuelle. Il est certain qu'on devra considérer une certaine rationalité. Comme l'indiquait tout à l'heure M. Rodrigue, si on leur impose des obligations, il faut en même temps au moins les reconnaître dans la consultation.

M. Gratton: Compte tenu de ce que vient de dire le ministre et de ce qu'il avait d'ailleurs dit la semaine dernière, si j'étais optométriste, je parlais relativement confiant que j'aurai gain de cause au moins en partie, en tout cas.

Le Président (M. Bordeleau): Merci.

M. Rodrigue: Si vous me le permettez, M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. Rodrigue, oui, pour le mot de la fin, si on peut dire.

M. Rodrigue: ... pour le mot de la fin, oui. Premièrement, le ministre a fait allusion à l'acuité visuelle; j'en conviens, c'est un — peut-être le plus sommaire — des tests que nous avons à faire dans le rapport que nous devons fournir.

M. Lessard: C'était un exemple, je ne pouvais pas tous les donner.

M. Rodrigue: Oui, d'accord. C'est quand même un rapport...

M. Lessard: Tout ce qui relève de l'optométrie.

M. Rodrigue: Tout ce qui relève de l'optométrie. Cela constitue, comme on le disait, environ 80% des rapports fournis au Bureau des véhicules automobiles. Nous quittons dans l'espoir qu'enfin nous pourrions considérer que ce projet de loi, lorsqu'il sera rédigé dans sa forme définitive, intégrera, pour un meilleur fonctionnement au niveau des comités comme tels, comme l'a fait la Régie de l'assurance-maladie, comme l'ont fait d'autres régies gouvernementales, sans plus de discrimination — je ne veux pas employer le terme à mauvais escient — sans discrimination aucune dans sa fonction réelle, comprendra quand même quelqu'un qui fournit 80% des rapports. Ce n'est pas simplement en consultation, dans la rédaction de l'article 19, que nous espérons une consultation, c'est vraiment au niveau des nominations à l'intérieur des comités consultatifs et à l'intérieur de certaines phraséologies et terminologies qui sont vraiment représentatives de l'esprit de multidisciplinarité d'ailleurs qui est prêché par le gouvernement et qui le démontrerait dans les écrits et dans les projets de loi. On vous remercie.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Rodrigue, ainsi que les personnes qui vous accompagnent. On procède maintenant avec l'Association des moniteurs et instructeurs de la conduite automobile, mémoire no 44.

Mémoire no 44. Vous pouvez y aller en vous identifiant.

Association des moniteurs et instructeurs de la conduite automobile

M. Hamelin (Pierre): Je voudrais vous présenter M. Armand Desalliers, vice-président de l'association.

Le Président (M. Bordeleau): M. Desalliers?

M. Hamelin: M. Desalliers. Je suis Pierre Hamelin, président de l'association. Je voudrais tout d'abord remercier la commission de nous avoir reçu étant donné que nous avons remis notre mémoire en retard. Nous demandons aussi l'indulgence de la commission au sujet du mémoire que nous vous avons soumis; il comporte certains changements au niveau des articles, malheureusement, comme vous avez pu le constater, il n'y a pas de raison explicite à ces changements. Si la commission le permet, nous allons vous les faire parvenir au cours de la semaine.

Qu'est-ce que l'AMICA? C'est une association qui existe depuis cinq ans. Elle comprend environ

900 moniteurs et instructeurs en conduite automobile; là-dessus, nous pouvons dire qu'il y a environ 450 membres de l'association, qui regroupent notre association. Le but de l'AMICA est de travailler à l'amélioration de l'enseignement. Avant de vous passer M. Desalliers qui va, assez brièvement je l'espère, finir cette session, j'aimerais dire que ce que nous espérons, entre autres, de cette commission est — à la suite des groupements qui ont défilé ici depuis trois jours, — que quoi qu'il se décide au niveau du nouveau Code de la route, nous espérons fortement qu'il sera appliqué. Qu'on ait de belles lois, qu'on ait de beaux articles, c'est fantastique, mais il faut aussi que ce soit appliqué. Aujourd'hui, on a fait des comparaisons et toute comparaison n'est pas nécessairement toujours bonne. Entre autres, on a parlé de certains règlements qui existent en Ontario. C'est fantastique — je pense que la plupart des personnes qui sont ici l'ont vécu — lorsqu'on va faire un tour en Ontario, de voir que la pédale à gaz, en passant la frontière, on la lâche. Quand on revient au Québec, on peut se permettre de peser dessus parce que, malheureusement, les règlements ne sont pas appliqués.

Je pense qu'on n'est pas assez sévère. Malheureusement, changer l'attitude des gens, ce n'est pas facile et la seule solution qui nous reste est celle des amendes. Une loi qui n'a pas de dents n'est malheureusement pas souvent respectée. On le voit régulièrement en conduite automobile. Merci.

M. Desalliers (Armand): Pour procéder le plus rapidement possible, vous avez une copie des articles modifiés et j'explique au fur et à mesure pourquoi on demande ces modifications. D'abord, à l'article 70, on mentionne que "le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur doit, en conduisant un véhicule routier, être assisté d'une personne titulaire d'un permis de moniteur ou d'instructeur de la catégorie et de la classe appropriée déterminée par règlement du gouvernement". On a ajouté que toute personne, maintenant, devrait être accompagnée d'un moniteur ou d'un instructeur en conduite automobile pour conduire un véhicule automobile s'il détient un permis d'apprentissage. On fait la comparaison, à ce moment-là, un peu avec le domaine de l'électricité. Dans votre maison, vous n'avez même pas le droit de connecter votre poêle électrique si c'est un 220, cela prend un électricien pour le faire. On a apporté cette loi à la suite d'incendies, c'étaient des causes dangereuses. Plusieurs personnes sont décédées sur les routes ou ont été blessées et on demande que seuls les moniteurs ou instructeurs en conduite automobile puissent assister les apprentis conducteurs.

A l'article 71, on mentionne que: Le moniteur ou l'instructeur qui assiste un apprentis conducteur, doit prendre place à ses côtés. C'est pour donner suite à l'article 70 qu'on a changé le terme.

A l'article 85, c'est à la suite d'une consultation avec de nombreux élèves dans les écoles de conduite, avec des moniteurs, qu'on s'est rendu

compte que l'examen visuel passé au Bureau des véhicules automobiles pour l'obtention d'un permis d'apprentissage n'était pas toujours ce qu'il y avait de plus sérieux. On s'est rendu compte qu'il y avait des élèves qui n'avaient pas l'acuité visuelle ou le champ visuel nécessaire. On n'est pas sans savoir non plus qu'à la suite d'un accident les gens disent: Qu'est-ce qui est arrivé? Je ne le sais pas, je ne l'ai pas vu. Il y a 95% des manoeuvres, qu'on doit effectuer en conduisant un véhicule automobile, qui dépendent de ce qu'on a vu.

(18 h 15)

C'est pour ça qu'on mentionne, à ce moment-là, que pour obtenir un permis d'apprenti conducteur, on devra exiger un certificat de capacité visuelle délivré par un spécialiste, soit un optométriste ou un ophtalmologiste, pour l'obtention du permis ou pour un changement de catégorie.

A l'article 115, nul ne peut donner, offrir de donner des cours ou autre enseignement sur la conduite d'un véhicule routier... On a enlevé les mots "avec rémunération". Toute personne maintenant, que ce soit avec ou sans rémunération, devra passer par un moniteur ou instructeur pour suivre son cours de conduite.

A l'article 247 — toujours pour aller le plus rapidement possible — on a modifié l'article actuel qui dit que pour dépasser un véhicule... on pouvait dépasser un véhicule par la droite, en autant que le véhicule qui nous précède s'apprête à effectuer un virage à gauche, mais ici, on permet de quitter l'accotement. On devrait mentionner, à ce moment-là, qu'il n'est permis de quitter complètement ou en partie la chaussée, qu'on ne devrait pas la quitter du tout, parce qu'on précise de quitter complètement la chaussée.

A l'article 255, qui se réfère encore à l'article 247, on dit: Nul ne peut circuler sur l'accotement d'un chemin public, sauf en cas de nécessité.

Pour continuer maintenant à l'article 271: tel que prévu à l'article 283, qu'on précise à ce moment-là, à un feu de circulation, à quel endroit un véhicule doit s'immobiliser; on aimerait que la même chose se produise quand il y a un signal d'arrêt ou un stop, comme vous voudrez. Le conducteur d'un véhicule routier qui fait face à un signal d'arrêt, tout comme à un feu de circulation, doit immobiliser son véhicule avant la traverse de piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, à la ligne latérale de la chaussée qu'il croise. Il doit alors céder le passage aux piétons, etc.

A l'article 298b — et pour amener une précision qui n'existe pas à l'article 298 — on aimerait que soit précisé dans le code que nul ne peut circuler sur un chemin public avec seulement les feux de position ou de stationnement allumés, si vous voulez, parce que les feux de stationnement ou de position, qu'on appelait autrefois les "parking", doivent être utilisés seulement quand un véhicule est immobilisé en bordure de la route et non pas s'en servir au début quand il commence à faire sombre ou s'en servir comme des phares de code. Quand un véhicule est en circulation, tout comme une moto, il devrait avoir ses phares allumés, si c'est le soir ou même à la brunante.

Mais les feux de stationnement doivent être utilisés seulement quand le véhicule est stationné en bordure de la route et que le moteur est en marche.

A l'article 314: On a probablement oublié — d'autres ont dû en faire mention — que, si le véhicule monte une pente et qu'on stationne le véhicule, les roues devraient être tournées vers le centre de la chaussée au lieu d'être tournées vers l'extérieur de la chaussée, chose qui n'a pas été précisée à l'article 314.

Les articles 363, 364 et 366, en ce qui a trait aux limites de vitesse pour les autobus et que, par règlement, on pouvait augmenter ou diminuer ces limites de vitesse, à ce moment-là, on trouve qu'il est très important que tous les véhicules qui circulent sur une route devraient circuler à la même vitesse et avoir les mêmes limites de vitesse maximale, et qu'un véhicule qui circulerait à une vitesse plus lente ou plus rapide, à ce moment-là, ne suit plus le rythme de la circulation. Ce sont ceux qui ne suivent pas le rythme de la circulation, justement, qui peuvent causer des accidents.

Je vous remercie, j'ai terminé.

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

M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Oui, concernant le stationnement, je pense que vous avez raison.

Concernant l'article 298: "Nul ne peut circuler, etc.", c'est que dans un autre article il est dit que, lorsque vous circulez dans la nuit, vous devez allumer vos phares.

M. Hamelin: Excusez. La nuit, ça n'occasionne pas de problèmes, mais, souvent, on voit, au début de la noirceur, que les gens vont mettre les feux de position.

M. Lessard: C'est la définition de la nuit, au début de la noirceur.

M. Desalliers: Le moment qui est le plus dangereux, c'est toujours à la brunante, ce qu'on appelle entre chien et loup, plusieurs allument les feux de circulation et on ne peut différencier un véhicule en circulation d'un véhicule en stationnement sur une route à deux sens. A ce moment-là, s'il n'y avait que les phares allumés, on pourrait distinguer le véhicule en circulation.

M. Lessard: D'accord, on prend en considération cette précision. Je parlais à l'Association des écoles de conduite il y a quelque temps, on disait que vous êtes 900 moniteurs et monitrices — j'espère qu'il y a des monitrices — on émet environ 225 000 permis provisoires par année. Le jour où je vais me diriger vers l'exclusivité du moniteur ou de la monitrice, à ce moment-là, je l'inscrirai dans les écoles de conduite au niveau du secondaire.

M. Desalliers: D'accord, pas de problème.

M. Lessard: On est en consultation avec le ministère de l'Éducation. Il faut quand même dire une chose, comme les députés le soulignaient, il reste qu'un père de famille doit avoir la liberté d'agir, pour permettre à son fils d'apprendre à conduire. Quand vous parlez de l'article 70, vous dites: Le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur, doit, en conduisant un véhicule routier, être assisté d'une personne titulaire d'un permis de moniteur ou instructeur, etc. Cela commence à être pas mal exigeant. Je comprends qu'on doit être d'autant plus sévère qu'on a des problèmes concernant la sécurité routière, mais il y a d'autres moyens qui doivent être pris et, en particulier, ce que vous avez souligné au début, à savoir l'application réelle du Code de la route.

Je n'ai pas d'autres questions.

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

M. Gratton: M. le Président, je remercie l'association pour son mémoire. Comme le ministre l'a indiqué d'ailleurs, il y a certaines recommandations qui devront sûrement être retenues par l'Assemblée nationale et il y en a d'autres, comme celle que vient de mentionner le ministre, à savoir obliger tout apprenti conducteur à être accompagné d'un moniteur, recommandation à laquelle je peux difficilement souscrire pour le moment. Sans doute que les fonctionnaires aussi bien que les autorités politiques du ministère feront une analyse exhaustive des recommandations que vous faites dans votre mémoire, et que vous en retrouverez plusieurs dans le projet de loi que l'Assemblée nationale sera sûrement invitée à étudier prochainement.

Quant à nous, de l'Opposition, nous nous ferons fort de surveiller que, sinon l'ensemble, tout au moins les principales recommandations soient retenues lorsque nous y pourrions. Je vous remercie.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je veux simplement remercier les personnes de l'association de leur intérêt au projet de loi. Je peux vous assurer que si le ministre a l'intention de tourner ça vers le ministre de l'Éducation, vous avez un supporteur pour que ceci demeure dans les écoles et avec l'entreprise privée, parce qu'on a trop de bons exemples en ce qui concerne les infirmières et d'autres domaines, où on a enlevé ça des hôpitaux; ça recule plutôt que d'avancer. Je pense que la même chose pourrait arriver dans ce cas-là.

Je préfère que ça reste entre les mains du ministre des Transports, dans le contrôle actuel, avec un peu d'amélioration.

En ce qui concerne les autres recommandations, je suis d'accord avec plusieurs, peut-être pas la totalité, mais je pense bien qu'on pourra les prendre en note quand ce sera le temps de discuter du projet de loi. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. La commission des transports est maintenant au terme de son étude, étant donné qu'on a reçu tous les mémoires prévus à l'ordre du jour. Avant d'ajourner, est-ce que M. le ministre aurait un commentaire de la fin?

M. Lessard: Très brièvement, parce que je pense que les participants à cette commission parlementaire, de même que les groupes qui ont présenté des mémoires, ont fait un travail assez important aujourd'hui, comme les autres journées.

Je tiens à remercier d'abord tous les membres de cette commission parlementaire. Il y a eu une discussion, je pense, véritablement positive dans le but d'améliorer la sécurité routière. Je tiens à remercier aussi tous les groupes parce que j'ai été très heureusement surpris de la qualité de leurs représentations et, certainement, comme je l'ai dit — et cela a été l'objectif du dépôt de cet avant-projet de loi — nous tiendrons compte — et je vais demander un rapport complet de tous les mémoires comme tels — nous tiendrons sérieusement compte des remarques qui nous ont été faites. J'espère, avec tout le travail que cela constitue, qu'on pourra déposer ce projet de loi au moins avant la fin de décembre, de façon qu'on puisse reprendre la discussion après la période de décembre parce que cela prend quand même un certain temps pour colliger tout cela. Merci à chacun des membres. Merci à tous les groupes. Quant à moi, je sors pas mal mieux équipé, je pense, pour présenter un Code de la route qui corresponde aux besoins des citoyens et qui va nous permettre, je l'espère, d'améliorer l'ensemble de la sécurité routière. Merci.

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

M. Gratton: M. le Président, je m'en voudrais à mon tour de ne pas souligner que nous aussi de l'Opposition officielle sortons de cette commission parlementaire beaucoup mieux informés que lorsque nous y sommes entrés. Je réitère le fait que

nous appuyons les efforts du ministre pour refondre ce Code de la route. Il est évident qu'il y a certaines dispositions de l'avant-projet avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord. Nous avons indiqué lesquelles. Le ministre a déjà indiqué, quant à lui, qu'il accepterait de modifier certains articles et c'est avec beaucoup d'intérêt que nous attendrons le dépôt du projet de loi qui reprendra sans doute plusieurs des représentations qui nous ont été faites ici par les groupes intéressés que je remercie de nous avoir éclairés.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je pense bien qu'il est de mise de remercier tous ceux qui ont participé à déposer des mémoires ici, des mémoires bien structurés. Je comprends qu'on ne soit pas tous d'accord avec les mémoires, tant le gouvernement que l'Opposition. Par contre, c'est de cela que vont jaillir les idées, les meilleures, je l'espère, pour qu'on ait le meilleur Code de la route du Canada, et pas seulement du Québec. Donc, à tous ceux qui se sont dévoués, qui ont certainement travaillé toujours pour la même paie, par un gros merci je vous paie immédiatement. Merci.

M. Lessard: M. le Président, je m'excuse. On oublie toujours nos plus proches collaborateurs. Je voudrais quand même remercier aussi toutes les personnes, tous les fonctionnaires qui ont travaillé depuis deux ans et demi — particulièrement M. Laflamme — à nous préparer ce Code de la route, à le codifier. Je pense qu'on a eu une bonne collaboration de leur part.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, messieurs. Je demanderai donc au rapporteur de la commission de faire son rapport. La commission des transports ajourne donc ses travaux sine die.

Fin de la séance à 18 h 30

A N N E X E I

Lettre de Mme Hélène Tétreault

Le 22 juillet 1979

Commission parlementaire sur le projet
de refonte du code de la route,
A/S M. Jacques Pouliot,
Secrétaire des Commissions,
Assemblée Nationale, Québec.

Monsieur,

J'aimerais que vous fassiez parvenir aux membres de ladite commission le commentaire suivant. N'ayant qu'une seule opposition personnelle à formuler au sujet de ce projet, je manque de courage et de papier pour vous la faire parvenir en cent exemplaires.

L'une des mesures proposées pour économiser la consommation d'essence serait de permettre aux automobilistes de tourner à droite sur feu rouge. En cela vous faites confiance aux conducteurs québécois. C'est là, votre plus grand tort.

L'imprudence, voire l'inconscience, de beaucoup de ces gens dépassent l'entendement. Les quotidiens du lundi nous rappellent qu'il est une race d'irréductibles qui ne prennent point de vacances: "those magnificent men in their flying machines". Traduction libre: Les sorcières volent bas cette année.

Fabulation? Si peu. Prenez la peine d'essayer votre jogging matinal en tout autre endroit qu'aux Plaines d'Abraham, et vous comprendrez.

Il me semble inopportun d'accélérer la circulation automobile: ceci équivaut à mettre davantage en péril la santé et la vie des personnes qui économisent déjà l'énergie en marchant, courant, pédalant. Sans compter les enfants qui, eux, de par leur taille et leur faible faculté de concentration, ne peuvent se fier qu'à la couleur des feux de circulation.

En espérant que vous prendrez ma demande en considération, permettez-moi de ne vous dire qu'aurevoir, car je suivrai avec intérêt ce qu'on dira de cette commission, n'ayant pas l'intention de remiser ni mes Adidas ni mon "dix vitesses".

Hélène Tétreault,
47 Vertu,
Greenlay, (cté Johnson),
Que., J1S1N4

A N N E X E II

**Mémoire présenté à la Commission parlementaire des transports
Les 28, 29 et 30 août 1979 sur l'avant projet du Code de la route
(Réforme du Code de la route)
par l'Association nationale des camionneurs artisans Inc.**

**Fait à Sainte-Foy,
Le 2 août 1979.**

Le secrétaire des commissions, monsieur Jacques Pouliot, a fait publier dans la Gazette Officielle du Québec du 4 juillet 1979, à la page 4789, un avis public informant les citoyens qui veulent s'exprimer sur l'avant-projet du Code de la route de voir à déposer un mémoire à la commission.

L'Association nationale des camionneurs artisans Inc. qui regroupe la majorité des détenteurs de permis de camionnage en vrac du Québec désire attirer l'attention de la commission parlementaire sur la définition du mot "propriétaire" que l'on retrouve au paragraphe 23 de l'article 1 de l'avant-projet:

"23° "propriétaire": une personne qui a acquis un véhicule routier et le possède en vertu d'un titre soit absolu, soit conditionnel qui lui donne le droit d'en devenir le propriétaire, à charge de

rendre ou, une personne locataire d'un véhicule routier pour une période d'un an ou plus:"

L'Association nationale des camionneurs artisans Inc. a constaté qu'il arrive souvent que des requérants de service immatriculent des véhicules à leur nom alors qu'en réalité des chauffeurs ou d'autres personnes sont les vrais propriétaires. Cette procédure a pour conséquences directes de pénaliser les détenteurs de permis et d'encourager le non respect de la réglementation.

Il y aurait lieu que cette définition, lorsqu'elle parle de titre conditionnel ne s'applique qu'à des institutions de crédit. L'Association nationale des camionneurs artisans Inc. considère, en effet, que la Loi existe pour tout le monde. Comment inciter des gens à respecter la Loi et les règlements sur le transport, avec les coûts que cela implique, s'il est possible de contourner ces obligations en faisant figurer des véhicules au nom d'un tiers?

Le législateur se devrait d'essayer de trouver une formule qui tout en protégeant les intérêts des institutions financières ne permettrait pas de brimer les droits de d'autres individus.

L'Association nationale des camionneurs artisans Inc. remercie la commission parlementaire de l'avoir entendue et demeure persuadée qu'il y va de l'intérêt public de faire en sorte que les droits de ceux qui respectent la Loi soient respectés.

Québec, le 2 août 1979

L'ANCAI - par

Bernard Piuze
Conseiller juridique

A N N E X E III

Lettre de Mme Suzanne Rivest

Le 6 août 1979

Secrétariat des commissions
à l'Assemblée nationale,
Hôtel du Gouvernement,
Québec, P.Q.

A qui de droit,

A quoi sert de refaire le projet de refonte du Code de la route si on ne fait pas respecter les règlements? Nous faisons, ma famille et moi, plusieurs milles chaque année dans notre province et nous voyons très peu de policiers. Où sont-ils? Des erreurs terribles se commettent et enlèvent la vie à des milliers de gens. La vie des gens n'est pas importante... Mon fils âgé de 17 ans 9 mois, ainsi que ses deux compagnons de 19 ans et 16 ans ont perdu la vie l'année dernière sur la route 116 à la hauteur de Ste-Madeleine. Des adolescents en pleine santé qui ne demandaient qu'à vivre. Ils se promenaient par un beau soir du mois d'août dernier en mobylette neuve (1978) en très bonne condition et après avoir travaillé tout l'été, comme récompense, un maniaque de la vitesse avec une Trans-Am ne les a même pas vus et avoue en pleine cour qu'il allait à 75 milles à l'heure. Comment fait-il pour savoir la vitesse qu'il allait s'il ne pouvait rien voir? Conclusion: boisson-vitesse — 3 morts. Ce monsieur s'en tire par contre avec un verdict "d'accident sans responsabilité". Continuons donc, de donner des sentences semblables et ne mettons pas plus de policiers pour protéger nos enfants. Dans plusieurs années, il n'y aura que des personnes âgées dans notre pays. A qui la faute? Nous allons aux E.U., la vitesse est bien plus surveillée. Ils tiennent à la vie des gens... eux. C'est très révoltant de vivre dans un pays comme le nôtre. Ensuite, on nous dit "ayez des enfants..." Croyez-vous que c'est encourageant? Qu'on prenne des moyens. Il y en a sûrement, comme par exemple: policiers fantômes en quantité, amendes très sévères respectées etc. Avec les amendes payées, on arrivera à boucler le budget.

Une citoyenne bien peinée,

Suzanne Rivest
1560, rue Catilpas
Ste-Hyacinthe, J2T 4M7
P. Que.