



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 81 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (1)

Le vendredi 14 décembre 1984 — No 13

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débat de l'Assemblée nationale

Table des matières

Discussion générale	CAE-493
Étude détaillée	
Définitions	CAE-502
Enregistrement et immatriculation	CAE-528

Intervenants

M. Jacques Beauséjour, président

M. Guy Tardif

M. Jean-Pierre Saintonge

M. Herbert Marx

M. John Ciaccia

M. Jacques Le Blanc

M. Richard French

M. André Bourbeau

M. Yvon Vallières

M. Claude Ryan

M. Marcel Gagnon

Mme Lise Bacon

* Mme Anne-Marie Bilodeau, ministère de la Justice

* M. Jean-Pierre Vézina, Régie de l'assurance automobile du Québec

* M. Georges Lalande, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le vendredi 14 décembre 1984

Étude détaillée du projet de loi 81

(Onze heures trente-huit minutes)

Le Président (M. Beauséjour): La commission permanente de l'aménagement et des équipements est réunie pour procéder à l'étude, article par article, du projet de loi 81, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Je demanderais au secrétaire de nous indiquer s'il y a des remplacements.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Tout d'abord, les membres présents sont: M. Beauséjour (Iberville); M. Ciaccia (Mont-Royal); M. Desbiens (Dubuc); M. Fallu (Groulx); M. Le Blanc (Montmagny-L'Islet); M. Saintonge (Laprairie); M. Tardif (Crémazie).

Les membres remplacés sont: M. Assad (Papineau) par M. Marx (D'Arcy McGee); M. Côté (Charlesbourg) par M. French (Westmount); Mme Juneau (Johnson) par M. Baril (Arthabaska); M. O'Gallagher (Robert Baldwin) par M. Vallières (Richmond); M. Vaillancourt (Orford) par M. Bourbeau (Laporte).

Le Président (M. Beauséjour): Merci. Nous allons procéder avec les remarques préliminaires, M. le ministre.

Discussion générale

M. Tardif: M. le Président, je n'ai pas de remarques préliminaires à faire, si ce n'est que de souhaiter que nous démarrions avec l'étude article par article de ce projet et, en cours de route, j'imagine que ce sera l'occasion d'échanger sur de nombreux sujets.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, avant de commencer l'étude, article par article... J'avais demandé au ministre, en deuxième lecture, s'il avait fait des études sur le nouveau système d'enregistrement. Si vous vous souvenez, il avait été fait mention que ce système était en application dans d'autres provinces ou même dans d'autres États américains et j'avais soulevé certaines questions sur des études que votre ministère aurait pu mener pour arriver au projet de loi actuel. Dans ces études, il y avait une question de coûts, le coût d'implantation du système et, peut-être, les effets de ce système ailleurs. Est-ce qu'il va fonctionner

de la même façon ici?

J'avais mentionné, par exemple, que dans les États américains il y avait la question du "Title Law" et vous aviez admis que cet aspect du "Title Law" ne s'appliquerait pas au Québec. Dans ces études, peut-être qu'on pourrait voir à quel point cela s'arrête juste avant d'être l'équivalent du "Title Law". Qu'est-ce que cela prendrait pour effectuer un système, que j'appellerais un système complet, qui pourrait répondre aux autres besoins de la population? Le système du "Title Law" pourrait régler plusieurs problèmes qui existent dans ce domaine.

Alors, tout cet aspect des coûts, des études, si c'était possible de nous en donner des extraits, ce matin, si on pouvait en avoir des copies, on pourrait peut-être regarder ça en fin de semaine et quand on reviendra, au début de la semaine, on aura des questions additionnelles à poser. On travaillerait assidûment non seulement toute la semaine, mais la fin de semaine, comme de bons députés dévoués à leur tâche pour le meilleur intérêt de la population.

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

M. Tardif: Je suis vraiment impressionné par l'assiduité au travail et l'espèce d'engagement du député de Mont-Royal. Je dois lui dire que nous essaierons de répondre à ses questions, non seulement celui qui vous parle, mais j'ai à mes côtés le président de la Régie de l'assurance automobile, M. Vézina, ainsi que des gens de la régie, des gens du ministère également, et Me Bilodeau, qui est à la régie,

Le député de Mont-Royal a soulevé, lors du discours de deuxième lecture, le fait qu'il y avait quand même une différence entre l'enregistrement et le "Title Law" américain. C'est tout à fait juste puisque, dans tous les États américains où on procède à l'enregistrement des véhicules, en fait, on va plus loin que strictement de procéder à l'enregistrement puisqu'on inscrit les liens financiers qui frappent ces véhicules.

La Nouvelle-Écosse a un "Title Law" qui s'apparente à ce qui existe aux États-Unis, avec les liens financiers. On a dit qu'en Alberta et en Saskatchewan des lois sont en voie de préparation pour introduire et l'enregistrement et, possiblement, l'inscription de liens financiers. En Ontario

et en Colombie britannique, on procède à l'enregistrement des véhicules - je tiens à le souligner au député de Mont-Royal...

M. Ciaccia: En Ontario, aussi.

M. Tardif:... mais seulement au moment de la première immatriculation en exigeant le COM, c'est-à-dire le certificat d'origine du manufacturier. Voilà l'état de la situation comparativement à ce qui existe ailleurs.

Maintenant, je voudrais dire au député de Mont-Royal que la plupart des organismes consultés en ce qui concerne les services policiers, que ce soit de la CUM ou de la Sûreté du Québec, on peut comprendre que, pour eux, ils demandent l'enregistrement des véhicules; l'association des assureurs également. Les recycleurs de voitures sont, d'une façon générale, favorables à ce système. Les garagistes et les concessionnaires le sont également, sauf qu'ils nous disent: Cela va nous coûter combien? Quel sorte de délai cela va-t-il nous occasionner?

Ce n'est donc pas le principe qu'ils remettent en cause, mais les modalités. Ils disent: Est-ce qu'il y a moyen de s'entendre sur le prix, sur la façon de le faire? Est-ce qu'on pourrait avoir un terminal de la régie dans nos bureaux? Est-ce qu'on pourrait avoir un délai de 5 ou 6 jours pour le faire? Donc, ce n'est pas le principe qui est en cause, ce sont les modalités. D'accord? Je pense que, là-dessus, il y a moyen de discuter avec eux et, déjà, il y a eu un bon bout de chemin de fait pour - comment dirais-je? - les accommoder sur le plan de la procédure.

M. le Président, ce que le député de Mont-Royal doit savoir, c'est qu'à l'heure actuelle les 3 500 000 véhicules qui font partie du parc automobile au Québec, de fait, selon la loi actuelle, doivent être enregistrés ou immatriculés. La seule façon, même pour un véhicule sur un terrain, de ne pas être immatriculé, c'est de lui enlever les pneus, les roues: à ce moment-là, on peut se passer de l'immatriculation. Je ne parle pas de ceux qui bénéficient d'une exemption dans la loi. Donc, en principe, on a une procédure d'enregistrement faite au même moment que l'immatriculation, mais il y a des manques dans cela et, alors, il s'agit de compléter cela.

Donc, à la question: Comment cela va-t-il coûter... C'est cela, la question. Je dis au député de Mont-Royal: Pour le citoyen, c'est une opération unique; au moment où il va immatriculer son véhicule, on procédera à l'enregistrement. Lors de la prochaine immatriculation de son véhicule, il va recevoir deux documents: un, qui sera une espèce de certificat d'enregistrement qu'il garde tant qu'il est propriétaire du véhicule et, l'autre, c'est son immatriculation pour rouler. S'il est collectionneur de voitures

rare, ne roule pas avec et ne fait que les entretenir et les garder, il n'aura besoin que d'un certificat d'enregistrement et non pas d'immatriculation.

Pardon?

M. Ciaccia: Je suis au courant de cela, effectivement.

M. Tardif: Je présumais que le député de Mont-Royal serait au courant de cela.

Donc, les seuls pour qui, véritablement, la procédure d'enregistrement pourrait représenter, disons-le, un fardeau au départ, en tout cas - parce qu'une fois que c'est lancé, cela suit son cours - ce sont les concessionnaires, les vendeurs. Là-dessus, je pense qu'ils nous ont fait un certain nombre de demandes. Je pense qu'effectivement - j'ai pris l'engagement en Chambre en deuxième lecture - avant de faire les règlements qui donneront effet à tout cela, il faudra s'asseoir avec eux et trouver une formule acceptable pour mettre cela en oeuvre.

Tout cela pour dire, M. le Président, que les coûts ne sauraient être très élevés. En fait, on évalue, à la régie, des coûts inférieurs à 200 000 \$ et ces coûts pourraient être moindres encore, étant donné qu'on ferait disparaître tous ces certificats d'immatriculation temporaires. On fait disparaître trois formules, me dit le président: le certificat d'immatriculation temporaire pour le voyage que les gens collent dans le pare-brise de la voiture, les fiches IM-2C, ces espèces de fiches de transaction et les certificats d'immatriculation temporaires, également, pour une durée un peu plus longue, etc.

Donc, il y a beaucoup de paperasse qui est éliminée comme telle de ce fait. Voilà, pour l'instant, ce que je peux dire, en gros, sur l'impact, parce que c'était cela, je pense, la question du député.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a eu une étude de faite sur les coûts? Est-ce qu'il y aurait eu des coûts additionnels pour effectuer, par exemple, le système qui aurait inclus le "Title Law"? Est-ce que cette étude a été faite?

M. Tardif: M. le Président, M. Vézina, président de la régie.

M. Vézina (Jean-Pierre): Non, on ne l'a pas faite, monsieur, parce que le système qui est en développement au niveau de l'informatique ne permet pas, à l'heure actuelle, d'ajouter des enregistrements additionnels. Donc, il faudrait, effectivement, refaire complètement le système en développement qui était déjà en marche depuis quelque temps.

Ceci dit, cela apparaît extrêmement

difficile, aussi, au Québec de voir les liens entre les véhicules à cause de l'acceptation, à cause des compagnies de finances qui prennent un lien sur la voiture, d'autres qui n'en prennent pas, etc., mais c'est une chose qu'on est en train d'étudier. Autrement dit, on s'est dit qu'on procéderait par étapes. La première étape était celle-là et c'était celle-là qui nous concernait beaucoup plus, à la régie, compte tenu de nos mandats. Le mandat financier nous intéresse moins, pour ce qui concerne la régie comme telle.

M. Ciaccia: Est-ce que le ministre nous dit que, d'après les études qui ont été faites, le coût pour installer ce système, l'appliquer, serait de l'ordre de 200 000 \$? Cela, c'est le coût à la régie.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez évalué les coûts aux usagers, aux automobilistes, et les coûts aux concessionnaires?

M. Tardif: M. le président.

M. Vézina: Les coûts aux automobilistes, pour vous et moi qui avons déjà un véhicule et qui l'immatriculons à chaque année, tout ce qu'on va faire, c'est l'immatriculation, maintenant, en deux volets. C'est tout ce qu'on va faire. On ne change rien; donc, c'est nul.

M. Saintonge: Pas le prix.

M. Vézina: Absolument au même prix. Ce qu'on fait, tout simplement, c'est qu'au moment du renouvellement on va séparer le document en deux, l'enregistrement, c'est tout ce qu'on fait. Pour les garagistes, nécessairement, il va falloir, maintenant, qu'ils les enregistrent. Le ministre vous a dit, tout à l'heure, qu'on faisait disparaître des formules. Il y a des coûts, déjà, à ces formules; on les fait disparaître et on les remplace par un coût qui va être à peu près de 3 \$ à discuter, bien sûr, avec eux, mais, déjà, 3 \$, c'est ce qu'on considère être à peu près le coût qu'on va avoir à subir pour l'enregistrement de chacun des véhicules. On va le faire de façon automatique, avec une carte plasticisée qui va identifier chacun des garagistes et chacun des garagistes, avec cette carte d'identification, va pouvoir faire des transactions en volume, pas individuellement, mais prendre, par exemple, dix véhicules qui sont arrivés dans les cinq derniers jours et les faire en une fois.

M. Ciaccia: Les plaintes des concessionnaires... C'est vrai que le ministre a mentionné que les concessionnaires ne sont pas contre ce système. Vous avez donné

toute la liste des organismes qui sont en faveur: la CUM, les assureurs. Il est évident que personne ne peut être contre la vertu parce que quand vous dites: On va installer un système...

M. Tardif: Est-ce que vous savez combien cela coûte, la vertu?

M. Ciaccia: Bien, des fois, cela coûte plus cher que le vice. Vous savez, ils ne peuvent pas être contre la vertu. Les concessionnaires ne vous diront pas qu'ils peuvent s'opposer à un tel système parce qu'ils vont se faire accuser de vouloir encourager les vols. Ce serait une position qu'ils ne pourraient pas prendre. Cela serait intenable, mais ils ont soulevé plusieurs objections quant au mode d'application, aux délais, et, quand on va en venir à discuter les règlements, on pourrait expliciter un peu plus. Est-ce que cet aspect a été étudié? Est-ce qu'il y a des coûts que les concessionnaires vont être obligés d'assumer? Naturellement, ces coûts vont être passés aux usagers.

M. Vézina: De fait, effectivement, les coûts sont modifiés en ce sens que, présentement, le concessionnaire est obligé d'assumer des coûts pour faire ce qu'on appelle les formules IM-2C IM-2C, c'est la formule qui permet de faire la transaction avec un client. Il est obligé de remplir cela. La plupart offrent aux clients de se rendre même au bureau de la régie ou à un bureau des caisses populaires et de faire la transaction. Donc, il y a déjà des coûts.

Ce dont les commerçants-garagistes se plaignent à l'heure actuelle ou ce qu'ils nous demandent, ce sont des délais. Ils disent: Oui, mais, lorsque la voiture va entrer dans 24 heures, on va être obligé de l'enregistrer. On a déjà discuté avec eux, à savoir comment on pourrait prolonger les délais. Il est question qu'on donne cinq jours ouvrables de délai, mais cela se discute. Les coûts ne seront pas plus onéreux qu'ils ne le sont présentement et je pense que les commerçants-garagistes ont été les premiers à réclamer qu'on fasse un contrôle sur le parc automobile. Parce que la voiture usagée qui est ramenée sur leur terrain, elle peut être volée demain sans qu'on ait le moindre contrôle dessus, comme la voiture neuve qui est arrivée la veille peut être volée sans qu'on ait un contrôle dessus.

M. Ciaccia: Sur le point du délai...

M. Tardif: Non, c'est correct.

M. Ciaccia: Sur le délai, un des problèmes du système, d'après les explications qu'on m'a fournies, c'est qu'il y avait un problème quand les automobiles

arrivaient chez le concessionnaire. De ce point-là jusqu'à ce qu'elles soient immatriculées, s'il y avait un vol, il ne pouvait pas poursuivre. Les concessionnaires sont arrivés avec une amélioration, je crois, l'année dernière, le COM. Si, aujourd'hui, pour répondre à ce problème, vous dites: On va enregistrer immédiatement... Si vous dites que vous allez accorder un délai pour l'enregistrement, est-ce que vous ne vous retrouvez pas avec le même problème qu'avant?

M. Vézina: C'est pourquoi on examine un délai qui soit minimal quand même. On ne pourra pas dire: Vous enregistrez cela dans les trente jours. C'est pour cela que, nous, on est contre le fait que le délai se prolonge. C'est précisément pour cette raison-là.

M. Ciaccia: Les formules que vous avez mentionnées qui seraient abolies, combien, par année, en avez-vous émis?

M. Vézina: L'IM-2C, c'est pour les commerçants lors de la vente d'un véhicule neuf. On en a émis 850 000 l'an passé: 350 000 pour véhicules neufs et 500 000 pour véhicules usagés. Les IM-11, ce sont les certificats d'immatriculation temporaires valides pour dix jours. On en a émis... C'est facturé 6 \$ par la régie. C'est vendu 6 \$ par le commerçant et il y a 4 \$ de frais; donc, c'est vendu au client 10 \$. Nous, on les vend 6 \$ pour un carnet; lui, il les vend 10 \$ chacun. On en a distribué 500 000 aux commerçants l'an passé et on considère qu'il y en a à peu près 350 000 qui ont été utilisés. Je vous laisse deviner combien...

M. Ciaccia: Combien y en a-t-il dans un carnet?

M. Vézina: Combien y en a-t-il dans un carnet? Je ne m'en rappelle plus.

M. Ciaccia: 20.

M. Vézina: 25.

M. Ciaccia: Vous vendez cela combien?

M. Vézina: On vend cela 6 \$.

M. Saintonge: Le carnet.

M. Vézina: Oui.

M. Tardif: Le permis... le truc.

M. Saintonge: Oui, vous avez dit: On vend cela 25 \$.

M. Vézina: C'est 6 \$ le permis. Ils vendent cela à peu près 10 \$, mais on sait

qu'il y en a qui vendent cela jusqu'à 30 \$. Vous voyez, en fait, le problème qu'on a avec l'IM-11, c'est qu'on n'a pas de contrôle. C'est juste le policier qui peut faire un contrôle sur la route. Ensuite, on enlève...

M. Saintonge: C'est quoi, l'IM-11?

M. Vézina: L'IM-11, c'est le certificat d'immatriculation temporaire qui est valide pour dix jours et qui est émis par les garages. J'ai des copies ici, si vous voulez voir ce dont ça a l'air.

M. Saintonge: C'est ce qu'on voit dans les vitres d'auto.

M. Vézina: C'est ça, exactement.

M. Saintonge: Le problème, si vous avez un certificat d'enregistrement - on va retourner au problème de l'IM-11. J'imagine qu'il va y avoir un délai pour l'enregistrer, mais le garagiste qui vend des véhicules, qui attend la flotte, le bateau arrive et il reçoit au garage cinq voitures. Le client, lui, cela fait deux mois qu'il attend. Quand elle rentre au garage, elle ressort aussi vite. Si on amène une obligation d'enregistrement, cela va occasionner à ce moment, j'imagine, un délai. Il va falloir qu'il aille l'enregistrer au bureau avant qu'il ait la formule nécessaire pour la retransférer et cela va faire quoi?
(12 heures)

M. Vézina: Il peut même la préenregistrer. S'il l'attend, il a un certificat, il a un COM; il va venir au bureau avec un COM, avec sa carte d'identification, et on peut même le préenregistrer. Je dois vous dire aussi qu'il peut se rendre dans n'importe quel bureau mandataire de la régie ou bureau directement contrôlé par la régie. Il y a des bureaux qui sont ouverts même le samedi. Il y a des caisses populaires qui sont ouvertes le samedi. Si bien qu'on n'émettra plus de formules IM-11; donc, on va avoir un contrôle. Les délais, cela ne fait pas peur aux commerçants, la façon dont on leur a expliqué que cela fonctionnerait. Ce n'est pas le problème.

M. Ciaccia: Quand vous dites...

M. Tardif: M. le Président, je veux bien qu'on essaie de rentrer tout de suite dans la plomberie du règlement qui sera adopté éventuellement, après publication à la Gazette officielle, sauf que le député de Mont-Royal a sans doute en main la lettre de la Corporation des concessionnaires d'automobile, en date du 24 septembre 1984, qui dit ceci sur l'enregistrement: "Ainsi que nous l'avons mentionné à plusieurs reprises lors de rencontres ou de mémoires, nous souscrivons entièrement au but recherché par

la RAAQ d'éviter plusieurs vols d'automobiles. Cependant, pour y arriver, nous ne pouvons accepter d'en payer un coût trop élevé.

"En effet, tel que rédigé, le projet de loi obligera les commerçants à assumer toutes les augmentations sans délai ou à l'intérieur de délais trop courts.

"Nous rappelons que nous avons déjà fait part que, pour les véhicules neufs, nous croyons qu'ils pourraient être enregistrés entre le moment de leur prise de possession par le commerçant et leur vente.

"Cette solution pouvant créer certains inconvénients, nous considérerions acceptable un délai de six (6) jours." Donc, on en est où ils demandent un délai de six jours pour l'opération, ici.

"Quant aux véhicules d'occasion repris en échange, un délai semblable pourrait être accordé afin qu'un commerçant ne soit pas forcé de se rendre à un bureau émetteur tous les jours ou plusieurs fois par jour, etc."

Il y a une espèce d'échange qui est amorcé entre la RAAQ et la Corporation des concessionnaires d'automobiles. Je pense que ce genre de questions pourrait très certainement trouver une solution à la satisfaction des gens concernés, d'autant plus que les règlements en question devront être prépubliés à la Gazette officielle et ils pourront nous dire ce qu'ils en pensent.

M. Saintonge: C'est quoi, le principal problème qui a été soumis à votre attention, M. le président, M. Vézina?

M. Tardif: M. le président, M. Vézina, président de la RAAQ.

M. Saintonge: D'accord. On l'avait présenté hier, mais je n'ai pas de mémoire.

C'est quoi, le principal problème auquel vous avez fait allusion tantôt? Vous m'avez dit: Le délai, ce n'est pas le problème. C'est quoi, le problème qui a été soumis à vos bureaux par les concessionnaires? Il m'a dit: Ce n'est pas cela, le problème.

M. Vézina: Ce sont les remarques que le ministre faisait tout à l'heure en ce sens que les concessionnaires, par exemple, aimeraient qu'on examine la possibilité qu'ils enregistrent directement avec un terminal, et toutes ces formules pour faciliter la communication. Nous, on leur a dit: Écoutez, on n'est pas là pour vous dire non; au contraire, nous aussi, on veut que cela soit facilité. On veut un contrôle, mais on veut que cela soit facilité. C'est plus cela, cette discussion, sur la façon, les modalités qu'on va réaliser.

M. Ciaccia: Quand vous mentionnez qu'il y avait 850 000 formules...

M. Vézina: Des IM-2C, 850 000 par année.

M. Ciaccia: Quand la personne a transféré le véhicule, elle a vendu son véhicule, qu'est-ce qui arrive avec son enregistrement? Est-ce qu'il y a un document qui le transfère aussi?

M. Vézina: Vous allez avoir maintenant un document en trois parties, comme je le disais tout à l'heure, la grandeur d'une carte de crédit, d'ailleurs, c'est important. La première partie, c'est l'enregistrement; la deuxième partie, c'est le certificat; la troisième partie, c'est le changement d'adresse. C'est plié en trois et cela fait la grandeur d'une carte de crédit.

M. Tardif: Seulement il y a deux volets, le changement d'adresse et l'immatriculation.

M. Vézina: Vous voulez transférer un nouveau véhicule, vous devez annuler la partie 2 et transférer la partie 1 au nouveau client. On fait le transfert, on donne un certificat comme quoi on a fait le transfert et le nouvel individu qui a le document enregistre la partie 2 et devient celui qui a le droit d'immatriculer.

M. Ciaccia: En plus de cela, il y a le certificat d'immatriculation.

M. Vézina: Ce sont trois choses ensemble. Il y a une partie enregistrement, une partie...

M. Ciaccia: Est-ce que vous changez la méthode d'immatriculation?

M. Vézina: Non, ce que l'on fait à l'heure actuelle... L'immatriculation, c'est aussi l'enregistrement, à l'heure actuelle. On aurait pu dire: On ne parle pas d'enregistrement du tout, on parle de l'immatriculation qui sera maintenant en deux volets: une partie qui donnera le permis de circuler et l'autre partie qui permettra d'avoir un véhicule. Ce qu'on a fait, ce n'est pas cela, c'est de dire: On va mettre enregistrement; on va mettre immatriculation. Cela ne change rien pour vous et moi qui avons une auto; tout ce que cela change, c'est que si, par exemple, vous héritez d'une auto, à l'heure actuelle, vous êtes obligé de l'immatriculer même si vous la passez à votre fils. Vous vous rendez à un bureau de la régie; on est obligé de vous facturer pour l'immatriculer à votre nom parce que vous n'avez pas le droit de la passer à un tiers sans que vous en soyez propriétaire; on vous facture un mois et, après, on le repasse. C'est la loi actuelle.

Là, ce que vous allez faire tout

simplement, c'est de dire: Je viens d'hériter d'une voiture. Vous arrivez avec votre certificat d'enregistrement et on la passe à votre fils directement qui l'immatricule. Même pour les clients, actuellement, c'est beaucoup plus facile.

M. Ciaccia: C'est un meilleur contrôle, votre système. Le but de cela, c'est d'essayer, si je comprends bien, d'avoir un meilleur contrôle du parc automobile, pas nécessairement pour empêcher les vols, mais pour avoir un système de récupération; au lieu d'avoir 30% des automobiles qui sont récupérées, en avoir plus.

M. Vézina: Ouais!

M. Ciaccia: Comment votre système sera-t-il mieux pour contrôler ces situations que l'immatriculation?

M. Vézina: À l'heure actuelle, on ne peut suivre le titre de propriété dans le temps.

M. Ciaccia: Pardon?

M. Vézina: À l'heure actuelle, on ne peut suivre le titre de propriété dans le temps. Par exemple, vous avez un accident que vous rapportez à votre assureur; votre assureur décide que c'est une perte complète. Il vous paie la valeur du véhicule. Votre véhicule n'est plus à votre nom et, là, on perd complètement le véhicule. Le véhicule peut être vendu à un recycleur demain, refait, retapé et revenir sur la route trois semaines après.

M. Ciaccia: Vous ne pouvez pas le contrôler par le numéro de série du moteur, ce qui est dans l'informatique?

M. Vézina: On n'a aucun contrôle, à l'heure actuelle, sur cette partie recyclable.

M. Ciaccia: Pourquoi ne le contrôlez-vous pas par le numéro de série du moteur ou le...

M. Vézina: Eh bien, la loi dit que, lorsque le véhicule est une perte complète, on enlève le numéro de série. C'est fini, terminé, on est perdu complètement. D'autre part, cela vise aussi...

M. Ciaccia: Il commence...

M. Vézina: Vous permettez? Cela vise aussi l'enregistrement, à l'heure actuelle. À l'heure actuelle, dans la vie d'un véhicule, jusqu'à récemment, le numéro du véhicule était retranscrit sept fois en moyenne. Alors, nécessairement, on est à peu près sûr d'avoir au moins 30% à 35% d'erreurs même sur les

numéros de véhicule à l'heure actuelle.

Maintenant, avec le système d'enregistrement, le numéro ne sera plus jamais retranscrit; il va être enregistré avec le COM. Même quand il sera considéré comme une perte complète, s'il est recyclé, on va le suivre encore. Quand le recycleur va le remettre en fonction, on va faire une vérification mécanique avant qu'il soit remis sur la route. Le but, c'est de suivre complètement la possession du véhicule, la propriété, la chaîne de possession du véhicule. C'est tout.

M. Ciaccia: Mais lorsque vous dites qu'un véhicule est une perte totale et qu'il revient sur le marché, comment peut se faire une opération de ce genre-là?

M. Vézina: Cela se fait couramment, monsieur. La compagnie d'assurances va considérer que pour le remettre en ordre, cela coûte trop cher par rapport à son prix, alors elle décide de payer le client, mais, après, elle vend en lot les véhicules accidentés à des recycleurs qui, eux, ont des moyens de les remettre sur la route à meilleurs frais qu'un garage ordinaire et ils reviennent sur la route.

M. Ciaccia: Pour revenir sur la route, il faut réémettre un permis d'immatriculation...

M. Vézina: Oui.

M. Ciaccia: Cela fonctionne comment? Vous demandez un numéro de série?

M. Vézina: On ne le sait pas, à l'heure actuelle. Il n'y a pas d'enregistrement. À l'heure actuelle, quelqu'un se présente...

M. Ciaccia: Mais l'immatriculation?

M. Vézina: Quelqu'un se présente à nos bureaux pour immatriculer un véhicule, on n'a aucune possibilité de savoir s'il a été volé, si c'est un véhicule recyclé, si c'est un véhicule modifié. On n'a aucune possibilité, on prend la déclaration du client qui est là et qui dit: J'ai un véhicule. C'est tout.

M. Ciaccia: Mais sur l'immatriculation?

M. Vézina: En plus, il y a les numéros de série qui sont trafiqués énormément et qui sont volés un peu partout parce qu'on les enlève. Aussitôt qu'il est une perte complète, on l'enlève.

M. Ciaccia: Quand la loi va être adoptée, qu'est-ce que l'individu qui a une automobile va être obligé de faire?

M. Vézina: Rien.

M. Tardif: Il enregistre...

M. Ciaccia: Il reste chez lui. Il n'a pas besoin d'enregistrer son automobile?

M. Tardif:... il immatricule son véhicule comme avant et au moment de l'immatriculation, le certificat, sans doute, que le député de Mont-Royal a comme j'ai, qui comprend deux volets, un pour son immatriculation et l'autre pour un avis de changement d'adresse, en comportera trois.

Une voix: Plus petit.

M. Ciaccia: Alors, ça veut dire que la...

M. Tardif: Le format d'une carte de crédit. Il y a un de ces trucs qui est l'enregistrement du véhicule qu'il possédera et qu'il gardera tant et aussi longtemps qu'il sera propriétaire du véhicule.

M. Ciaccia: Cette procédure va s'effectuer à la prochaine immatriculation?

M. Tardif: C'est ça.

M. Vézina: Il y a l'étalement...

M. Tardif: Comme, maintenant, l'immatriculation est étalée...

M. Saintonge: Cela veut dire que, si j'ai un accident - je suis propriétaire de mon véhicule - et que ma compagnie d'assurances me dit que c'est une perte totale, à ce moment mon certificat d'immatriculation ne me servira plus. J'imagine que mon certificat d'enregistrement, je vais le remettre au recycleur.

M. Vézina: Non, vous allez le remettre à la compagnie d'assurances.

M. Tardif:... qui paie pour vous.

M. Vézina: Si la compagnie d'assurances ne le remet pas à un recycleur, là, elle va nous envoyer un avis que le véhicule est allé à la ferraille, "scrapé", fini, terminé ou, encore, elle va nous mentionner que le transfert est fait à un recycleur, parce que les recycleurs vont être dans le circuit. Ils ne sont pas dans le circuit. Il n'y a aucun contrôle sur les recycleurs au Québec. Il n'y a même pas de permis pour les recycleurs au Québec.

M. Saintonge: Si la compagnie d'assurances vous envoie le papier comme quoi c'est fini, qu'il n'y a plus rien, est-ce qu'un recycleur pourrait prendre ce véhicule-là, à ce moment-là, et...

M. Vézina: Non, la compagnie d'assurances va le transférer à la ferraille ou quelque part. Elle ne garde pas les véhicules. Elle va le transférer à la ferraille, pour l'acier, ou elle va le transférer à un recycleur.

M. Ciaccia: De la même façon, il y a un trafic dans les numéros de série. Vous avez mentionné tantôt qu'on ne pouvait pas suivre l'automobile du début à la fin par le numéro de série. J'avais l'impression qu'à l'immatriculation il y avait un numéro de série et que, si quelqu'un essayait de voler l'automobile, la prochaine fois qu'on en ferait l'immatriculation, ça pourrait se contrôler par le numéro de série. Quelque part, dans l'informatique se trouve, le numéro 122, etc., et si quelqu'un demandait une immatriculation pour ce numéro, immédiatement, ce serait enregistré que c'est au nom d'un autre. Il aurait dû y avoir ou il devrait y avoir ou j'avais l'impression que le contrôle se faisait par le numéro de série.

M. Vézina: En principe, vous avez raison. En pratique...

M. Ciaccia: Si ça ne se fait pas par le numéro de série, parce qu'on trafique dans les numéros de série, la même chose peut s'appliquer à l'enregistrement, on va trafiquer dans les cartes d'enregistrement.

M. Vézina: Non, on a dit dès le départ, M. Ciaccia, que ça...

M. Tardif: M. le député de Mont-Royal.

M. Vézina: M. le député de Mont-Royal, excusez-moi, je n'ai pas l'habitude.

M. Ciaccia: On perd notre nom. On se déshumanise!

Mme Bacon: Il faut s'adresser au président.

M. Vézina: Excusez-moi. On a dit tout à l'heure que l'objectif, M. le Président, c'était de bien établir la chaîne. Ce que vous dites, c'est vrai, l'immatriculation, à ce moment-ci, est fonction aussi du numéro de série, excepté que le numéro de série n'est enregistré qu'au moment de l'immatriculation. Donc, par rapport aux garagistes qui ont des véhicules neufs, tout de suite, il y a un bris, parce que le véhicule, encore une fois, qui est volé, n'est enregistré nulle part.

M. Ciaccia: Cela, c'est juste au début, cette période de temps.

M. Vézina: Deuxièmement, à l'autre bout de la chaîne, quand le véhicule n'est

plus en circulation, on enlève le numéro de série. La loi dit qu'on doit enlever le numéro de série sur le véhicule pour qu'il ne soit pas trafiqué, qu'il soit retourné. Si bien que, là aussi, on a un bris. D'autre part...

M. Ciaccia: Excusez, je veux juste comprendre. Si vous enlevez le numéro de série...

M. Vézina: Oui, vous pouvez revenir avec un nouveau numéro de série le lendemain.

M. Ciaccia:... cela n'enlève pas le numéro de série estampé sur le moteur. Je ne comprends pas.

M. Vézina: Il n'est pas estampé. C'est scellé; ça s'enlève. Je ne suis pas un mécanicien, mais ça s'enlève. La loi dit qu'il faut l'enlever et le retourner. Les numéros de série sont trafiqués énormément ce qui nous manque, c'est le recycleur. C'est l'autre partie de ce que je vous disais.

Ce qu'on fait, effectivement, avec le nouveau régime, c'est qu'on complète la chaîne, c'est tout. C'est pour ça que je vous dis que ceux qui sont déjà dans le centre, ils n'ont rien.

M. Ciaccia: Comme le certificat du manufacturier ne répondait pas au premier problème, le bout, le premier bout...

M. Vézina: Ce ne sont pas tous les véhicules usagés qui n'en ont pas.

M. Saintonge: Pour un véhicule neuf, il n'y pas grand problème, dans le fond. (12 h 15)

M. Tardif: Bien, il y en a un, sauf en cas de vol au cours de la période de transit. Ils arrivent chez le concessionnaire, ils sont descendus de l'espèce de camion remorque et il y en a un qui est volé durant la nuit, il n'a pas encore été immatriculé; donc, c'est une possibilité. Mais le COM est utile, on n'a jamais dit qu'il n'était pas utile. Nous aurons le certificat du manufacturier qui, d'ailleurs, dans beaucoup de cas, sera livré au concessionnaire avant même, parfois, la livraison du véhicule. Il va recevoir d'Oshawa ou d'ailleurs des espèces de feuilles donnant la description des véhicules qu'il a commandés, le numéro de série, et il pourra à ce moment-là procéder au préenregistrement de ce véhicule.

M. Vézina: Si vous me permettez, M. le ministre, il y a une autre nuance très importante. Le COM, à l'heure actuelle, est transféré d'un distributeur à l'autre. Il se fait de plus en plus d'échanges entre les commerçants. Pour faire des échanges, ils remplissent une espèce de certificat et ils

transfèrent les véhicules, si bien que, quand ils viennent l'immatriculer pour la première fois, on ne le sait pas, peut-être que déjà, il y a trois transcriptions faites sur le numéro. Comment voulez-vous aller contrôler chacun des véhicules, lever le moteur, vérifier si, effectivement, le bon numéro est là? Déjà, dès le départ, le système est faussé sur le COM.

M. Ciaccia: Est-ce qu'ils vont avoir le même problème avec l'enregistrement? Ils se font des échanges de la même façon avant.

M. Vézina: Non parce que l'enregistrement va se faire dès le départ, aussitôt qu'ils arrivent sur le terrain.

M. Ciaccia: Avant de faire des échanges... Je pense que les concessionnaires avaient mentionné cette difficulté. On aura le même problème, parce qu'au début on fait des échanges. Quelle carte d'enregistrement aura priorité sur l'autre?

M. Tardif: C'est pour ça qu'ils veulent qu'on facilite... Ils sont tout à fait d'accord pour enregistrer chacune des transactions qu'ils vont faire entre eux. Ce qu'ils demandent, c'est que le "red tape" ne soit pas tel que ça devienne onéreux en temps et autrement. C'est ça. Donc, c'est de trouver beaucoup plus la mécanique qui permettra facilement de faire ce type de transfert d'enregistrement lorsqu'on se passe des véhicules parce qu'un client a demandé telle couleur et les sièges de telle autre couleur, et ils ne l'ont pas.

M. Ciaccia: J'avais posé la question, je pense que vous étiez en train de répondre et on vous a interrompu. Maintenant, on fait un trafic dans les numéros, on peut enlever les numéros et on obtient une autre immatriculation. Comment éviterons-nous de faire le même trafic dans les cartes d'enregistrement? Est-ce qu'on pourra contourner cela de la même façon? Quelqu'un qui veut vraiment voler une automobile et la revendre...

M. Vézina: Il va s'en voler encore, il ne faut pas charrier!

M. Ciaccia: Il y a des lacunes dans la loi, à l'heure actuelle. Est-ce que la même chose peut se produire avec le nouveau système? Le but de ma question, c'est vraiment: Pourquoi fait-on cet exercice?

M. Tardif: La différence, c'est qu'il y a un titre qui va accompagner ce véhicule depuis sa sortie de l'usine jusqu'à sa destruction. C'est vrai que ça n'empêchera pas les vols, ça permettra simplement à ceux qui ont pour mission de réprimer ces vols

d'identifier le véhicule et son propriétaire plus facilement.

M. Vézina: Effectivement, parce que le numéro d'un véhicule voté sera enregistré chez nous avec les véhicules volés. Quand il va se représenter dans un autre centre de services, peu importe où, - tout est centralisé, - on va retracer tout de suite que ce véhicule appartenait à M. X et qu'on l'a enregistré comme volé. À l'heure actuelle, nous sommes absolument incapables de faire cela.

Le Président (M. Beauséjour): J'ai une remarque à faire. Nous sommes toujours dans les remarques préliminaires. Dans la mesure où les membres pourraient poser leurs questions dans le cadre des articles, je pense que ce serait une bonne chose de les retenir de telle façon qu'on puisse procéder au mandat qui nous a été donné.

M. Ciaccia: Oui, M. le Président, vous me permettez juste une autre question. Pour que ce système fonctionne, est-ce que ce sera nécessaire d'avoir un système informatique au Québec dans tous les bureaux? Dans un petit bureau rural, quelqu'un arrive là...

M. Vézina: M. le député de Mont-Royal, M. le Président, le système est déjà en développement depuis presque deux ans maintenant. On a commencé à l'appliquer, c'est ce qu'on appelle - permettez-moi le jargon - la GDU, la gestion du dossier unique. Maintenant, on est capable de faire le lien entre un permis et une voiture, depuis quelques mois. C'est cela qui nous a troublés au mois d'octobre, d'ailleurs, avec les retards qu'on a eus. On a déjà un échéancier et on va informatiser même les caisses populaires. Tout le système va être informatisé, ce qui va permettre aux caisses populaires de faire l'ensemble des transactions, ce qu'elles ne peuvent pas faire à l'heure actuelle. Par exemple, une caisse populaire ne peut pas faire un renouvellement de permis à ce moment-ci parce qu'elle n'a pas accès aux dossiers d'inaptitude. Alors, elle va pouvoir le faire dans l'avenir. Nous prévoyons avoir terminé cette opération en septembre 1986.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que les membres de la commission sont prêts à entreprendre l'étude de l'article 1?

M. Ciaccia: Un instant, M. le Président.

M. Saintonge: La seule question, c'est que si on arrive à poser... Il reste encore des interrogations sur le fameux système et, si on se retrouve avec le même problème qu'hier soir, on va peut-être être un peu

malheureux. Si on arrive à l'article 1 et qu'on me dit que j'ai 20 minutes exactement de droit de parole pour poser des questions et, après cela... sur un système de cet ordre...

M. Tardif: Je ne pense pas qu'il y ait eu tant de chronométrage hier soir ou depuis trois jours et que c'est cela qui a empêché le député de Laprairie de rafraîchir son droit municipal.

M. Saintonge: Est-ce que c'est mot qui l'ai rafraîchi ou si c'est vous qui l'avez rafraîchi?

M. Tardifs: Disons qu'on l'a rafraîchi tous les deux.

Le Président (M. Beauséjour): M. le ministre, nous avons pris note du nombre de minutes de chacun des intervenants et il est arrivé que, sur un article, le député de Laprairie complète ses 20 minutes.

M. Saintonge: Juste avant de partir, je voulais soulever la question parce que le député de Champlain est arrivé, impromptu, à un moment donné, dans la salle de la commission hier et il a dit: Le député de Laprairie, cela fait combien de temps qu'il parle sur cet article? Et il a fini de parler. Il est venu deux minutes en commission pour me dire cela. J'ai trouvé cela un peu extravagant.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Laprairie, il y en a qui sont impatients pour ce qui est du bruit des portes; il y en a d'autres qui sont impatients par rapport à la longueur des...

M. Tardif: M. le Président.

Le Président (M. Beauséjour):... échanges.

M. Ciaccia: M. le Président...

M. Saintonge: On pourrait continuer...

M. Ciaccia:... il y a une différence entre entendre le bruit d'une porte...

Une voix: M. le Président, sur la question de règlement...

M. Ciaccia:... et quelqu'un qui parle, il n'a pas du tout à faire la comparaison.

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

M. Gagnon: Je pense que oui, vous aviez soulevé une question de règlement. Je veux juste dire que c'est faux.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Champlain, est-ce que c'est vraiment une question de règlement?

M. Saintonge: Je ne pense pas, M. le Président.

M. Gagnon: Je pense, oui.

Le Président (M. Beauséjour): Je voudrais l'entendre.

M. Gagnon: C'est juste pour rétablir les faits, M. le Président. Je n'ai pas été que deux minutes ici. J'ai passé une bonne partie de la soirée ici, excepté qu'il y a des interventions qui m'ont paru longues.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Champlain, ce n'est pas une question de règlement.

M. Gagnon: C'est passé quand même. Merci.

M. Saintonge: On ne fera pas de débat. Il était tellement tranquille que je ne l'ai pas vu plus de deux minutes.

Le Président (M. Beauséjour): Nous sommes prêts à entreprendre l'étude article par article?

M. Ciaccia: Oui.

Étude détaillée

Définitions

Le Président (M. Beauséjour): L'article 1? M. le ministre.

M. Tardif: C'est l'article des définitions, M. le Président. On remplace la définition du mot "agriculteur" qui, à l'heure actuelle, dans le code, ne comprend qu'une personne physique. Or, on sait qu'il y a de plus en plus d'agriculteurs constitués en compagnie, en corporation et, donc, c'est tout simplement pour leur permettre de faire cela.

M. Ciaccia: Il y a un papillon à l'article 1 que vous avez déposé.

M. Tardif: Oui, mais c'est pour le cyclomoteur, non?

M. Ciaccia: Ce n'est pas pour l'agriculteur?

M. Tardif: M. le Président, oui, il y a un papillon. C'est le genre de papillon purement technique. Au cours de l'été, entre le dépôt du projet de loi, au mois de juin, il y a six mois, et maintenant...

M. Ciaccia: Il y a plus d'agriculteurs?

M. Tardif: Pardon!

M. Ciaccia: Il y a eu plus d'agriculteurs?

M. Tardif: Non. Il y a eu une refonte des lois, une mise à jour de la refonte, si vous voulez...

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif:... de sorte qu'on remplace le texte introductif qui disait: "L'article 1 du Code de la Sécurité routière (LRQ, chapitre C-24. 1)... est de nouveau modifié". Cela ne change rien au... Je ne sais pas si on voit?

M. Ciaccia: Est-ce que le but de ce papillon, la nouvelle définition d'agriculteur, c'est pour assouplir la définition, pour élargir le nombre de personnes qui pourraient...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia:... se prévaloir des mesures spéciales qui sont appliquées.

M. Tardif: C'est pour tenir compte du fait que, étant donné que certains véhicules de ferme sont exemptés d'immatriculation, de plus en plus d'agriculteurs sont incorporés en compagnie ou sont formés en corporation. Auparavant, le mot "agriculteur" ne s'appliquait qu'à une personne physique. C'est tout. Maintenant, il sera possible d'immatriculer le véhicule au nom de la corporation. C'est tout.

C'est le cas, d'ailleurs, pour toutes les compagnies. Cela existait pour tout le monde, sauf pour les agriculteurs.

M. Ciaccia: Votre but, est-ce pour élargir aux entreprises familiales qui ont été incorporées ou si c'est pour...

M. Tardif: Peu importe le type d'entreprise...

M. Ciaccia: Même si c'est une grosse compagnie ou si...

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia:... toutes les grosses compagnies, n'importe qui...

M. Tardif: Oui, c'est cela. Peu importe le type. C'est cela.

Une compagnie, à l'heure actuelle, peut procéder à l'immatriculation d'un véhicule, sauf si c'est en agriculture. Si c'est en agriculture, cela n'est pas possible, il faut, que ce soit une personne physique.

Est-ce qu'il y a des problèmes, M. le

Président, sur le paragraphe 1, à la définition du mot "agriculteur"?

M. Ciaccia: Non, pour "agriculteur", il n'y a pas de problème.

M. Tardif: Adopté?

M. Ciaccia: "Agriculteur", attendez, pas tout le paragraphe.

M. Tardif: Non, juste le paragraphe 1...

M. Ciaccia: "Agriculteur", définition d'agriculteur, adopté.

M. Tardif: D'accord. Mais, c'est le paragraphe 1 de l'article 1.

M. Ciaccia: Oui, c'est vrai.

M. Saintonge: C'est l'alinéa 1 du paragraphe. Paragraphe 1 de l'alinéa 1. Je pense qu'on parle de l'alinéa et, après cela, c'est le paragraphe. Si je me souviens bien, c'est l'alinéa. On passe d'un alinéa à un paragraphe. C'est compliqué la législation.

M. Ciaccia: C'est un bon professeur de droit. Alors, écoutez-le.

M. Tardif: Alors, M. le Président, la définition d'agriculteur est adoptée.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 1 de l'alinéa 1.

M. Ciaccia: L'alinéa 1 du paragraphe 1.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 1 de l'alinéa 1 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: Les cyclomoteurs.

M. Saintonge: C'est quoi la définition, dans la modification?

M. Tardif: Il n'y a pas un papillon? Il n'y en a pas.

M. Saintonge: Il n'y en avait pas avant.

M. Tardif: À l'heure actuelle, la loi dit qu'un cyclomoteur est un véhicule routier, à deux ou trois roues, dont la masse n'excède pas 55 kg, muni d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³ et équipé d'une transmission automatique. C'est le texte actuel du Code de la sécurité routière. (12 h 30)

Le texte que nous avons proposé, M. le Président, visait à augmenter le poids à 60

kg et d'enlever la transmission automatique, qui n'est pas une caractéristique essentielle de ce type de véhicule. On vous propose un amendement, un papillon, pour inclure des véhicules qui, tout en étant plus lourds que 60 kg, ont été adaptés pour les personnes handicapées. Cela vient de représentations reçues de groupements de personnes handicapées. On peut faire des espèces de triporteurs qui n'ont pas plus de 50 cm³, mais qui, parce qu'ils sont devenus des triporteurs ou des trois roues adaptés pour les handicapés, pèsent plus que 60 kg.

Donc, à la suite de ces représentations entre le dépôt du projet de loi en juin et maintenant, pour tenir compte des représentations des groupements de personnes handicapées, on propose de remplacer le deuxième paragraphe par le suivant: 2^o par le remplacement de la définition du mot "cyclomoteur" par la suivante: "cyclomoteur": un véhicule routier, à deux ou trois roues, dont la masse n'excède pas 60 kg, muni d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³, équipé d'une transmission automatique, ainsi qu'un véhicule routier à trois roues destiné au transport de personnes handicapées reconnu comme cyclomoteur par règlement de la régie."

Je pense qu'on avait même des photographies que les groupes nous ont fournies.

M. Vézina: Ce sont des cas particuliers de thalidomide. Il y a un véhicule mis au point pour les victimes de thalidomide et qu'on ne pouvait pas immatriculer. On ne pouvait pas permettre à un enfant de quatorze ans de le conduire parce que cela dépassait le poids. Bien sûr, il faut, à chaque fois, vérifier, effectivement, si le véhicule est sécuritaire, mais c'est...

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

M. Vallières: M. le Président, il s'agit toujours, ici, de véhicules qui ont la permission de circuler sur toutes les routes du Québec quand on parle de cyclomoteurs.

M. Tardif: Oui, oui. Si cela peut intéresser l'Opposition et les membres de cette commission, c'est ce type de véhicule triporteur dans lequel on entre avec la chaise roulante au complet.

M. Vallières: M. le ministre, dans la catégorie...

M. Tardif: Pas le chiffre total.

M. Vallières: Qu'en est-il des véhicules à trois roues, des véhicules avec des grosses roues larges qui, je pense, n'ont pas accès aux routes, ceux-là; ils sont exclus de cela.

M. Tardif: Ils n'ont pas accès aux routes, ce sont des véhicules tout-terrain.

M. Vallières: Ces véhicules sont quand même immatriculés.

M. Tardif: Oui, oui.

M. Vallières: Mais ils n'entrent pas dans la définition de cette catégorie qu'on a ici.

M. Tardif: Non.

M. Vallières: Sont-ils plus lourds ou moins lourds que ceux-là?

M. Tardif: Quels sont les... Quelle est l'assurance, en fait, que veut avoir le député? Cela n'entre pas dans cette définition, c'est le type de véhicule trois roues tout-terrain...

M. Vallières: Même si c'est motorisé...

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'amendement au deuxième paragraphe est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Est-ce que le deuxième paragraphe tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Troisième paragraphe.

M. Tardif: En fait, il s'agit de rapatrier, ici, dans le Code de la sécurité routière, la définition de "garagiste" qui était dans l'ancien Code de la route. C'est cela.

M. Ciaccia: Les représentations qui vous ont été faites par les concessionnaires n'affectaient pas la définition de garagiste. Elles allaient plutôt aux questions des permis pour les garagistes et les cautionnements.

M. Tardif: C'est cela et, dorénavant, ils seront soumis, eux aussi, au permis.

M. Ciaccia: Mais pour ce qui concerne la diminution, il n'y avait pas eu de problème.

M. Tardif: Non, non. Ce n'est pas dans la définition. De fait, ils étaient d'accord qu'ils devaient être tous immatriculés, mais le problème reposait sur le quantum du cautionnement pour ces genres de choses, pas sur la définition.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que le paragraphe 3° est adopté?

M. Saintonge: Quand on dit "moyennant rémunération, entretenus ou réparés à l'exception d'un établissement où les véhicules ne sont que remisés ou stationnés", cela veut dire, pour un garagiste, que ces véhicules routiers pourront, moyennant une rémunération, être entretenus, réparés ou stationnés aussi. Est-ce qu'on ne devrait pas le spécifier à ce moment-là? Si je regarde l'ancienne définition...

M. Tardif: Au point de vue strictement de la langue française, je pense que le député de Laprairie a raison parce qu'un garage, en bon français, c'est un endroit où on gare sa voiture. Ce n'est pas un endroit où on la fait réparer sauf que l'usage en Amérique est ainsi fait que la langue française en prend des coups souvent et, en conséquence, on appelle communément "un garagiste" la personne qui répare votre voiture alors que celle qui ne fait que la garer pourrait tout simplement être un opérateur de terrain de stationnement ou de parking, ou je ne sais quoi.

M. Ciaccia: Je pense que l'intention, pour la définition...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... de "garagiste", c'est là où il y a des réparations, et non pas seulement là où il y a des stationnements.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Cela voudrait dire que cette définition s'applique aux commissions de transport, le projet de loi qu'on a étudié hier...

M. Tardif: Non, non, moyennant rémunération. Les commissions de transport...

M. Ciaccia:... il n'y a pas de rémunération.

M. Saintonge: Mais l'ancienne définition...

M. Tardif: Ne s'applique que pour les fins du code. Les commissions de transport qui réparent leur propres véhicules, non.

M. Vallières: Par exemple, si je prends un transporteur scolaire qui a une douzaine d'autobus, qui entropose ses autobus dans son garage, qui a un mécanicien chez lui qui fait partie de la compagnie, qui répare moyennant rémunération au nom de la compagnie, est-ce qu'il devient à ce moment-là garagiste? Est-ce que cela ne porte pas un peu à confusion?

M. Tardif: Bien là...

M. Vallières: Parce qu'il est rémunéré...

M. Tardif: J'imagine qu'on peut trouver toutes sortes de situations. Est-ce que la personne a une place d'affaires fixe...

M. Vallières: Oui.

M. Tardif:... non flottante ou itinérante?

M. Vallières: Non flottante.

M. Tardif: Deuxièmement, est-ce qu'il y a de l'équipement pour faire les réparations...

M. Vallières: Oui.

M. Tardif:... ou bien si c'est le propriétaire des véhicules scolaires qui a tout l'équipement et qui engage un mécanicien? C'est ce qu'il faudrait voir. Je ne peux pas hypothétiquement essayer de prévoir, mais l'idée étant un garage qui a une place d'affaires identifiée quelque part qui aurait un permis et l'équipement pour faire son métier. S'il n'a rien de cela, évidemment, la commission scolaire qui exploite une flotte, un parc d'autobus, de "grands jaunes", comme on dit...

M. Vallières: Pas la commission scolaire...

M. Tardif: Non, mais enfin.

M. Vallières:... l'entrepreneur.

M. Tardif: L'entrepreneur. Rien ne l'empêche de s'engager un mécano, mais ce n'est pas la même chose. Je parle d'un garagiste où le client - vous, le député de Richmond - pourrait aller avec son véhicule pour le faire réparer.

M. Vallières: Service au public.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Il n'y a rien dans la définition qui parle d'équipement.

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: D'équipement. Vous l'avez mentionné.

M. Tardif: Non, mais ces gens dont on parle ici pour la première fois, on les définit. Ils devraient avoir un permis. Les conditions d'émission du permis fixées par règlement ou autrement, on parlera de cela tout à l'heure.

M. Saintonge: Un permis de garagiste.

M. Tardif: C'est ça. Ce que demandaient les concessionnaires, d'ailleurs, qui eux sont obligés d'avoir un tas de paperasse, de permis et tout cela.

M. Saintonge: Justement, j'ai le Code de la route. Chapitre 24.

M. Tardif: Oui, 22 dans le Code de la route. Chapitre 24.

M. Saintonge: On définit "garage".

M. Tardif: C'est "garage" qui était défini tandis que, là, c'est "garagiste".

M. Saintonge: Oui, c'est ça, mais il y a une différence quand même au point de vue des opérations qui peuvent s'y effectuer. L'établissement que le garagiste va posséder va être un garage. J'imagine que cela va être un permis de garagiste. On dit que le mot "garage", signifie l'établissement où les véhicules automobiles sont, moyennant considération - c'est à peu près la même chose - remisés, réparés ou changés ou dans lequel sont faites deux de ces trois opérations, ou les trois à la fois. Cependant, l'établissement, où on ne répare que la carrosserie sans la changer et où les véhicules automobiles ne sont pas remisés en même temps, n'est pas un garage. Il y a des éléments qu'on retrouve quand même dans l'exclusion de ce qui n'est pas un garage, où de ce qui n'est pas un garagiste.

M. Tardif: M. le Président, on a l'exclusion pour le remisage et pour le stationnement et, par rapport à la définition actuelle, on ajoute l'entretien qui n'est pas là dans ce que vient de lire le député. On ajoute l'entretien et on garde l'exclusion pour le simple remisage comme tel.

M. Saintonge: S'il fait...

M. Tardif: S'il fait autre chose que du remisage, c'est-à-dire de l'entretien, des réparations etc., c'est un garagiste. Mais s'il ne fait que du remisage?

M. Saintonge: S'il entretient ou s'il répare et fait du remisage, il est garagiste.

M. Tardif: Bien oui! C'est la notion de station de service. Il ne lui sera pas accordé de permis en raison de sa fonction d'opérateur de terrain de stationnement à court, moyen ou long terme. Il va lui être accordé un permis pour sa fonction de garagiste, c'est-à-dire de personne qui va "jouer" sur votre véhicule moteur. C'est cela qui est important.

M. Saintonge: Au sens du Code de la route, c'est cela aussi. Ce que je pense,

c'est que, parfois, dans un règlement municipal de zonage, vous avez des renvois à la définition de garagiste ou de garage du Code de la route; cela arrive, des fois. Là, on fait une exclusion. Il faudra modifier en conséquence parce que le garagiste-propriétaire, celui qui va détenir un garage au sens du Code de la route, ce ne sera plus quelqu'un qui va pouvoir faire du remisage ni plus ni moins. On va dire à ce moment...

M. Tardif: Oui, il peut faire du remisage. Ce n'est pas exclus, mais on dit que cela n'entre pas dans les caractéristiques essentielles de la définition de garagiste.

M, Saintonge: Cela n'a pas d'impact au sens du Code de la sécurité routière ni du Code de la route.

M. Tardif: Par exemple, ici..

M. Saintonge: Ce que je veux dire, c'est que cela peut en avoir pour autre chose. Je me demandais si, au niveau du code, il aurait des problèmes à un moment donné, s'il fait du remisage ou pas, parce qu'à ce moment il serait plus qu'un garagiste. Il faudrait le considérer autrement. Autrement dit, la définition n'est pas limitative, on peut l'appliquer à autre chose que cela. Pour avoir un permis de garagiste, il doit au minimum faire de l'entretien ou de la réparation.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Il peut faire autre chose.

M. Tardif: Il peut faire autre chose.

M. Saintonge: Ce n'est pas exclusif.

M. Tardif: Évidemment.

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: Il peut vendre des voitures, il peut les entreposer, il peut faire un tas de choses.

M. Saintonge: S'il fait juste du remisage ou du stationnement, ce n'est pas un garagiste.

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Parfait.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que le paragraphe 2° est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Il y a un papillon.

M. Tardif: À 3. 1, le texte qu'on propose sous forme de papillon est le suivant: "3. 1 par le remplacement de la définition du mot "motocyclette" par la suivante: "motocyclette": un véhicule routier à deux ou trois roues, dont au moins une des caractéristiques diffère de celles du cyclomoteur".

C'est peut-être important ici de savoir, pour clarifier tout cela, que nous avons au Québec - on me corrigera - ce qui semble être trois catégories de véhicules. Nous avons des cyclomoteurs, qui étaient des véhicules de moins de 50 cm³, en bas; nous avons, en haut, des motocyclettes de plus de 125 cm³ et, entre les deux, une catégorie, la catégorie dite de vélomoteurs intermédiaires, entre un cyclomoteur et une motocyclette. Aujourd'hui - et c'est pour cela que le député de Mont-Royal dit qu'il y a 25 papillons, on va en parler une fois - il y a 25 papillons qui viennent amender un tas d'articles du code parce qu'on fait sauter la définition de ce véhicule un peu intermédiaire entre le cyclomoteur et la motocyclette. Il n'y aura plus de vélomoteurs, il n'y aura que des motocyclettes dès qu'on excède 50 cm³. On était d'ailleurs le seul endroit au Canada à avoir cette définition, si cela peut intéresser le député.

M. Vézina: Si vous me permettez, M. le Président, il y avait deux problèmes.

M. Ciaccia: Cela veut dire que tous ces véhicules vont disparaître?

M. Tardif: Pardon!

M. Vézina: À un moment donné, un vélomoteur, c'était identifiable, c'était de moins 125 cm³ et cela avait tel équipement etc... Maintenant, avec les nouveaux produits, on ne sait plus c'est quoi, un vélomoteur. Ce n'est plus identifiable comme cela l'était. C'était le premier problème.

Le deuxième, c'est qu'un vélomoteur devient aussi dangereux qu'une motocyclette; c'est aussi difficile à conduire qu'une motocyclette. On pense que celui, qui conduit un vélomoteur doit prendre des cours de conduite comme pour une moto. Il vaut mieux faire disparaître cette catégorie. (12 h 45)

M. Ciaccia: Est-ce que le ministre ne croit pas que sa définition devrait - c'est juste une question de forme - être incluse à l'alinéa 2 plutôt que 3? Quand vous définissez "cyclomoteur"...

M. Tardif: Bien non, cela vient après "garagiste" et par ordre alphabétique, n'est-ce pas? Agriculteur, cyclomoteur, garagiste. Alors, cela vient avant la lettre "r" de "recycleur".

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que le nouveau paragraphe 3. 1 est adopté?

M. Vallières: On a parlé de la définition de motocyclette tantôt. Il y a un nouveau modèle de sorti, à quatre roues.

M. Tardif: Une motocyclette à quatre roues?

M. Vallières: Je parle de motos. J'aimerais savoir comment on va les appeler. Cela ressemble aux anciens trois roues dont je vous parlais tantôt, sauf qu'on a ajouté une roue. Est-ce inclus dans la définition? Ici, on parle de véhicules routiers à deux ou trois roues. C'est quand même dans la catégorie des bicyclettes.

M. Tardif: C'est un véhicule à quatre roues qui s'appelle une automobile stable. Que le volant soit remplacé par un guidon ou qu'il soit coupé en deux comme certaines voitures d'allure sportive...

Une voix: Ce n'est plus une moto.

M. Tardif:... ce n'est plus une moto, c'est-à-dire que cela n'exige pas les mêmes conditions de stabilité et tout cela. Il m'apparaît que, dès lors que cela a quatre roues, c'est plutôt...

M. Vallières: Est-ce qu'ils ont la permission de circuler sur les routes?

M. Tardif: Dès lors que cela correspond aux standards canadiens et nord-américains, sauf pour les véhicules de fabrication artisanale ou trafiqués par des individus, on ne fait pas des tests sur des voitures produites en série. Ce n'est pas...

M. Vallières: Donc, dès que cela dépasse trois roues, on va les appeler automobiles ou véhicules... ?

M. Tardif: C'est un véhicule de promenade.

M. Vallières: Un véhicule de promenade.

M. Ciaccia: Avec moteur.

M. Tardif: Il y a déjà eu des petits... les premiers Honda...

M. Ciaccia: Un carosse à bébé avec moteur.

M. Tardif: Les petits Skoda à l'origine, c'était...

M. Saintonge: Des autos à trois roues.

M. Tardif: Il y en avait.

M. Ciaccia: Il n'y a pas d'"unicyclettes" à moteur?

M. Tardif: Des quoi?

M. Ciaccia: Des "unicyclettes" à moteur. À une roue.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que le nouveau paragraphe 3. 1 est adopté?

M. Ciaccia: Cela éviterait un amendement l'année prochaine, si on les inventait.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que le nouveau paragraphe 3. 1 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: Alors, M. le Président, on ajoute une définition, "recycleur", puisqu'on a l'intention d'assujettir ces personnes. La cloche va sonner, j'imagine.

M. Ciaccia: On ne l'entendrait pas parce que les portes sont solides ici.

M. Tardif: Oui, mais on va l'entendre sonner.

M. Ciaccia: Comme vous l'avez constaté hier soir, les portes sont solides.

M. Tardif: Oui, mais on l'entend sonner, d'ici, n'est-ce pas?

La nouvelle définition de "recycleur", puisqu'on a l'intention d'assujettir ces personnes-là à un contrôle et à un permis, c'est une personne qui fait le commerce de recevoir des véhicules routiers mis au rancart ou des pièces de véhicules routiers qu'elle revend, de vendre des carcasses de véhicules ou de remettre en circulation des véhicules routiers qu'elle monte avec les pièces ou les véhicules reçus.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 4 est-il adopté?

M. Vallières: Dans le cas du recycleur, quel est le genre de permis d'opération que détient ce monsieur?

M. Tardif: Il n'en a pas.

M. Vallières: Du tout?

M. Tardif: Il n'en a pas du tout.

M. Vallières: Dans le cas du recycleur qui est recycleur et garagiste, est-ce que cela va lui nécessiter les deux permis? Cela existe.

M. Tardif: Oui, la définition de "recycleur", c'est la personne qui fait le commerce de recevoir des véhicules routiers mis au rancart ou des pièces de véhicules routiers qu'elle revend, de vendre des carcasses de véhicules ou de les remettre en circulation. Est-ce que la principale fonction du garagiste est de faire cela? On peut penser qu'il peut faire tout cela, mais sa principale fonction est de réparer des véhicules. Alors, il devra s'identifier, j'ai l'impression...

M. Ciaccia: Ce sont des cours à "scrap".

M. Vallières: Ce à quoi je fais allusion, c'est que...

M. Tardif: Oui. C'est différent, le marchand de mitraille - ce que vous appelez la cours à "scrap" - c'est autre chose, c'est le bonhomme qui achète de la ferraille. C'est le ferrailleur ou le marchand de mitraille qui achète de la ferraille pour vraiment la vendre au poids et la faire refondre. C'est aussi un recycleur, mais ce n'est pas un recycleur au même sens. Nous, on parle de recycleur qui va remettre en état une voiture qui, au départ, avait été décomptée. C'est celui-là qu'on vise ici: qui remet sur le marché un véhicule qui a été décompté ou encore qui, à l'aide de pièces provenant de divers véhicules, en fabrique un. C'est une chose. Le recycleur est presque toujours un marchand de mitraille parce que, tout le reste, cela se vend au poids.

M. Vallières: S'il est en même temps garagiste, il devra se munir de deux permis.

M. Tardif: Il me semble que oui.

M. Vallières: S'il fait de la réparation de véhicules automobiles pour le grand public.

M. Tardif: Oui.

M. Vallières: Est-ce qu'on va retrouver à l'intérieur du document ce que va coûter l'émission de ces permis? Le permis dont on parle ici, c'est...

M. Tardif: Dans les règlements, oui, cela viendra, mais, là, ce n'est pas fait.

M. Saintonge: Il y avait une définition de recycleur dans le Code de la sécurité routière, à l'article 40, où cela correspond sensiblement, avec quelques distinctions, mais...

M. Vézina: Il n'y avait pas de permis.

M. Saintonge:... il n'y avait pas de permis. Je regarde - en tout cas, on va peut-être revenir à l'article 40 - si ce n'est pas changé, mais il n'y a pas d'amendement.

M. Ciaccia: M. le Président, je remarque que plusieurs députés ministériels sortent pour peut-être aller voter; je vous demanderais, puisque c'est un vote important pour nous, de suspendre les travaux.

Le Président (M. Beauséjour): Comme la cloche nous appelle...

M. Tardif: Sauvé par la cloche.

Le Président (M. Beauséjour): Les travaux de la commission sont suspendus jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 52)

(Reprise à 15 h 10)

Le Président (M. Beauséjour): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux et nous étions rendus au paragraphe 4.

M. Saintonge: Le problème, M. le Président, c'est que mon confrère de Mont-Royal avait autre chose à mentionner. Il était en train de poser une question, si je ne m'abuse.

M. Tardif: Non, je croyais que c'était réglé, moi.

M. Saintonge: C'est une définition de quoi?

M. Tardif: Recyclage.

M. Saintonge: Est-ce qu'on peut suspendre celui-là et aller à...

M. Marx:... l'article 9... l'article 9, ça nous intéresse.

M. Saintonge: Consentez-vous à suspendre celui-là, prendre l'article 9 et on reprendra l'autre au retour du député de Mont-Royal? On reviendra à l'article 4, au retour...

M. Tardif: Qu'est-ce que vous voulez dire par 9?

Une voix: Neuvièmement.

M. Saintonge: Neuvièmement. C'est le premier article de l'alinéa 9, je veux dire, le paragraphe 9 de l'alinéa 1.

M. Tardif: Pourquoi vous passez

"recyclage"... Vous passez "signalisation", "véhicules de commerce privé"...

M. Saintonge: On pourra révenir quand mon confrère de Mont-Royal sera de retour, s'il n'y a pas d'objection, puisque c'est lui qui avait une question sur "recyclage", si mon souvenir est exact, quand cela a terminé. Disons que, plus particulièrement, mon confrère de Westmount et celui de D'Arcy McGee ont peut-être des questions sur le paragraphe 9.

Si vous n'avez pas d'objection, on pourrait y passer immédiatement.

Une voix: Merci.

M. Saintonge: D'accord, M. le Président?

Le Président (M. Beauséjour): M. le ministre, est-ce qu'il y a un accord?

M. Tardif: Pas de problème.

Le Président (M. **Beauséjour**): Alors, nous devons suspendre les paragraphes 4 à 9 inclusivement.

M. Marx: Paragraphes 4 à 8 inclusivement.

Le Président (M. **Beauséjour**): Ah, c'est au neuvième paragraphe, les paragraphes 4 à 8, pour passer au paragraphe 9.

M. Marx: Est-ce que le ministre va nous expliquer le fondement du paragraphe 9, la nécessité du paragraphe 9?

M. Tardif: M. le Président, le texte actuel dit que le présent code comprend les règlements adoptés par le gouvernement. Or, comme le Code de la sécurité routière qui a été adopté prévoit ou accorde des pouvoirs de réglementation autant au gouvernement qu'à la régie, il est important de prévoir que tous les règlements font partie du code.

M. Marx: Oui, mais je pense qu'on peut tenir pour acquis que l'Opposition était d'accord avec l'article tel que rédigé maintenant?

Une voix: Non.

M. Marx: Est-ce qu'il y a des décisions récentes des tribunaux sur cette question? Est-ce qu'il y a des décisions des tribunaux sur cette question, sur l'interprétation de cet alinéa, non?

M. Tardif: Pas pour ces fins-là.

M. Marx: Parce que la portée de cet alinéa veut dire qu'un règlement a la même

force que la loi.

M- Tardif: Non.

M- Marx: Cela ne veut pas dire ça?

M. French: C'est ça qui nous intéresserait, s'il vous plaît!

M. Marx: M. le Président, nous n'avons pas d'objection, si le ministre aime que la réponse soit faite par son expert, son juriste.

M. Tardif: De façon normale, les règlements adoptés par la régie doivent être avalisés par décret du gouvernement. Alors, ici, tout ce qu'on dit, c'est que les règlements, qu'il s'agisse de règlements de la régie ou de ceux que la loi accorde au gouvernement, comme tel, font partie du code. En d'autres termes, on n'ajoute pas... Évidemment, il y aura ici, dans la présente loi, - comment dirais-je? - des pouvoirs réglementaires nouveaux et pour le gouvernement et pour la régie. Mais il y en a déjà dans le Code de la sécurité routière, des deux catégories.

M, Marx: Mais quel est le but pratique de...

M. Tardif: Je vais laisser l'avocate, Me Anne-Marie Bilodeau, répondre à ces questions. C'est de la préoccupation de l'avocat.

M. Marx: Oui.

Mme Bilodeau (Arme-Marie): Il s'agit simplement...

M. Marx: Peut-être pourriez-vous vous identifier, parce que ce sera dans le Journal des débats.
(15 h 15)

Le **Président (M. Beauséjour):** Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: Il s'agit simplement d'une clause interprétative. C'était dans l'ancien Code de la route et cela a été reconduit dans le nouveau Code de la sécurité routière en 1980. Elle a pour effet de faciliter l'interprétation de la loi. Je vous donne un exemple, je vous réfère à l'article 561 du code actuel...

M. Marx: Article 500...

Mme Bilodeau: Article 561 du code actuel qui dit: "Quiconque contrevient à une disposition du présent code pour laquelle aucune peine n'est prévue commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 25 \$ à 100 \$." C'est une

clause qui permet de poursuivre pour une infraction pour laquelle aucune peine n'est prévue. C'est la clause qui nous permet de poursuivre pour une infraction en vertu d'un règlement, par exemple.

Le fait qu'on dise que le code comprend les règlements a simplement pour but d'éviter de répéter toujours "et les règlements du gouvernement", "et les règlements de la régie" partout où on le trouve dans le code. Quand on dit, par exemple: "Dans le présent code, on entend par "garagiste" ou on entend par "véhicule de promenade", cela vise également l'interprétation qu'on va en donner par les règlements.

Deuxièmement, ça rend applicable aux règlements la Loi de l'interprétation parce que les tribunaux ne sont pas encore tout à fait clairs là-dessus, à savoir si les règlements sont assujettis à la Loi de l'interprétation. Il y a deux écoles à ce point de vue. C'est une clause interprétative qui n'a pas du tout pour effet de changer quoi que ce soit dans la formule de procédure d'adoption des règlements qui sont soit adoptés par le gouvernement par décret ou adoptés par la régie et approuvés par le gouvernement par décret. Cela n'a rien à voir avec la technique de législation par référence, si vous voulez, où le législateur pourrait confier la possibilité à l'Exécutif de modifier la loi. Cela n'a pas du tout cet impact.

M. Marx: Sur la question de la Loi sur l'interprétation, on peut mettre un article quelque part dans la loi pour dire que la Loi de l'interprétation s'applique à tout règlement adopté en vertu de ce code. Cela réglerait ce problème.

Mme Bilodeau: On pourrait le faire, mais ça ne réglerait pas tous les problèmes. Il faudrait que je revioie tout le code pour me permettre de voir à tous les endroits où on utilise le mot "code" seulement, qu'on veut comprendre les règlements. Ce serait dangereux, aujourd'hui, de réviser près de 600 articles pour revoir l'utilité de l'article 2.

M. Marx: Si on met un article dans le code pour dire que la Loi de l'interprétation du Québec s'applique à tout règlement adopté en vertu du présent code, je pense que ce serait clair, ça réglerait votre deuxième problème.

Mme Bilodeau: Oui, mais la clause telle qu'elle se lit le règle de toute façon.

M. Marx: Pardon?

Mme Bilodeau: Le dernier alinéa du paragraphe 9 le règle de toute façon.

M. Marx: Oui, mais je pense qu'au paragraphe 9, si on dit: "Le présent code comprend les règlements adoptés par le gouvernement et la régie", ça met un règlement sur le même pied qu'un article de loi.

Mme Bilodeau: Je ne crois pas qu'aucun tribunal admette que les règlements ne seraient pas assujettis au contrôle de la législation déléguée avec une clause comme ça.

M. Marx: Vous avez une autre loi que le gouvernement a déposée il n'y a pas longtemps, où on a dit que le règlement a la même portée qu'un article de loi. Je ne me souviens pas quelle loi, mais c'est devant...

Mme Bilodeau: Même cette clause ne rend pas le règlement à l'abri du contrôle du pouvoir réglementaire; autrement dit, les règles de l'égalité des règlements.

M. French: M. le Président, s'il y avait des moyens, dans le libellé de l'article, de rendre cela tout à fait clair, je pense qu'une bonne partie de nos préoccupations tomberait. Dans la mesure où on semble dire, d'une part, que le Parlement délègue certaines responsabilités au gouvernement; d'autre part, le gouvernement délègue certaines responsabilités à la régie, par cet article, on reprend tout ça et on investit tout ça avec la souveraineté du Parlement. Cela semble une procédure pour le moins sans précédent.

M. Tardif: Je pense que vous donnez à cet alinéa une portée qu'il n'a pas. Dans un domaine que je viens à peine de quitter, celui de l'habitation, le Code de la construction, c'est une série de règlements qui sont adoptés et qui découlent de la Loi sur la sécurité dans les édifices publics. Cela comprend les codes de plomberie, les codes d'électricité, etc., et ce n'est pas parce que c'est chapeauté sous les mots "code de construction", "code de plomberie" et "code de l'électricité" que, comme tel, ça en fait l'équivalent des lois ou ça permet d'aller, par ces règlements, à l'encontre de la loi ou que ça peut la modifier. Je pense que ce n'est pas là la portée de l'article tel que libellé.

M. French: C'est difficile de l'interpréter autrement. Je veux dire on a les assurances mais les assurances ne sont pas basées sur une explication. Moi, je ne suis pas avocat mais je suis très jaloux du pouvoir du Parlement. Je ne vois pas pourquoi le Parlement... Je me demande par exemple si je veux argumenter qu'un de ces règlements-là est ultra vires si cela n'enlève pas tout à fait mon droit de le faire.

Mme Bilodeau: Je suis convaincue que non. J'ai été dans la législation et dans la réglementation durant les huit dernières années et je peux vous dire qu'il n'y a aucun tribunal qui accepterait qu'une clause interprétative comme celle-là mettrait à l'abri les règlements du gouvernement et de la régie en vertu du Code de la sécurité routière contre toute attaque. Je ne pense pas du tout. Je pense qu'il faut faire une distinction. Un règlement a force de loi, c'est vrai. Il a une force exécutoire autant qu'une loi. Maintenant, même si vous le consacrez dans une loi, le principe est de "Common Law" et existe de toute façon. Toutes les limites au pouvoir réglementaire sont des règles que les tribunaux ont élaborées avec les années qu'un règlement ne peut pas être déraisonnable ni discriminatoire, qu'il ne peut pas aller à l'encontre de la loi, qu'on ne peut pas imposer une taxe par règlement. Cela n'a rien à voir avec cette clause interprétative qui dit: Le présent code comprend les règlements. Ce qui veut dire que pour éviter une répétition partout dans le code...

M. French: Alors, n'y aurait-il pas possibilité de trouver un libellé qui dirait exactement ce que vous venez de dire dans la dernière phrase et qui clarifierait tout cela? "Pour les fins de l'interprétation du présent code, les règlements sont compris", ou quelque chose de ce genre-là.

Des voix: Non.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Pontiac.

M. Ciaccia: Est-ce que Mme la ministre pourrait me donner un exemple. Est-ce que vous pourriez me donner un exemple d'une autre loi...

Une voix: Mme la ministre...

M. Ciaccia: C'est une voix pour aider les... Est-ce que vous pourriez me donner un exemple d'une autre loi où vous avez une clause semblable.

Je vais vous dire mon opinion de l'interprétation. Je suis persuadé que ce n'est pas ce que vous voulez faire. Quand vous dites: "Le présent code comprend les règlements adoptés par le gouvernement", vous donnez un effet législatif aux règlements qui seront adoptés. La seule façon d'attaquer un tel règlement, ce ne serait pas de dire que le règlement est ultra vires de la régie. La seule façon de l'attaquer ça va être de prouver que le pouvoir de la régie est ultra vires et vous ne le pourriez pas parce que vous venez de donner un effet législatif à tout le règlement. Le règlement a l'effet d'une loi.

Il y a une différence entre donner un pouvoir à la régie de réglementer et si le règlement est contre certains articles de la loi, vous pouvez argumenter contre mais de dire que la régie et tous les règlements sont la loi, je pense que c'est d'aller un peu loin.

M. Tardif: M. le Président, je pense que ce n'est clairement pas cela, l'objectif. Je vais donc demander que l'on suspende cet article, quitte à ce que les légistes essaient de trouver une formulation qui vise à faire ce qu'on vient de dire et non pas donner une force de loi à des règlements éventuels. Est-ce qu'on peut suspendre cet article?

M. Ciaccia: Oui, oui. Avant de suspendre cet article, j'aurais une autre petite remarque. Si vous ne pouvez pas me trouver un précédent, d'après nous, d'après moi, il n'y en a pas de précédent pour une clause semblable dans aucune loi adoptée à l'Assemblée nationale.

M. Tardif: Je redis au député de Mont-Royal que tous les codes de construction, code de plomberie, code d'électricité ont l'appellation de code mais ce sont en réalité des règlements. Donc, l'ensemble de la législation et de la réglementation portent indistinctement le nom de Code de la construction.

M. Ciaccia: On vous suggère de trouver une technique de législation qui est semblable à toutes les autres lois.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: On n'est pas pour créer de précédent ici qui pourrait être très sérieux.

M. Tardif: Oui, je suis bien d'accord. Le but à atteindre est compris de tout le monde.

Le Président (M. Beauséjour): Donc, le paragraphe 9 est suspendu. Est-ce que vous êtes d'accord pour qu'on revienne au paragraphe 4?

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Beauséjour): Nous revenons au paragraphe 4.

M. Tardif: À l'article 4 c'est la définition de recycleur.

M. Ciaccia: Ce n'est pas une vraie définition celle que l'on trouve au paragraphe 4, La loi actuelle parle déjà des recycleurs à l'article 40. Ce n'est pas une nouveauté d'introduire la notion de recycleur dans le projet de loi.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: La nouveauté, c'est qu'en 1981...

M. Tardif: Tantôt on exigera d'eux un permis, c'est cela la nouveauté.

M. Ciaccia: C'est quoi la nouveauté?

M. Tardif: C'est que tantôt on fera référence dans la loi au recycleur pour exiger de lui un permis.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Alors on le met dans la définition.

M. Ciaccia: Oui et on reviendra.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 4 est-il adopté? Adopté.

Une voix: Adopté.

M. Tardif: 11 n'y a pas de problème on va lui donner le temps de se recycler en ce qui concerne le Code de la route.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 5.

M. Ciaccia: N'avez-vous pas adopté un Code de la route en 1981?

M. Tardif: En 1982.

M. Ciaccia: En 1982.

M. Tardif: Il me semble 1982. 1981.

M. Ciaccia: Est-ce normal de faire tant de changements à un Code de la route à tous les deux ans? Il me semble qu'il n'y a pas tant de choses qui ont changé depuis ce temps. Les routes vont toujours à la même place.

M. Tardif: Non, mais par exemple, de façon précise, dans l'article qui nous concerne, l'alinéa qui nous concerne ici, c'est qu'on enlève la référence au gouvernement pour finalement ne parler que de la signalisation telle que définie, étant donné que plus loin on dit que la signalisation sera approuvée par le ministre. C'est tout.

M. Ciaccia: Est-ce que ce serait le temps de demander au ministre...

M. Tardif: Vous avez un beau grand cahier ici qui comporte toute la signalisation, une partie...
(15 h 30)

M. Ciaccia: Est-ce dans les règlements

actuels existants qui disent qu'il n'y a pas de signalisation bilingue dans le cas de la sécurité? Y a-t-il un règlement à cet effet-là au ministère?

M. Tardif: Non, il n'y a pas de règlement.

M. Bourbeau: Est-ce que c'est cela qui existait à l'époque de votre prédécesseur immédiat?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Quelle est la position du ministre en ce qui concerne la signalisation pour des fins sécuritaires, la signalisation bilingue? 11 semblait avec votre prédécesseur qu'il existait une divergence entre le ministre des Transports et le ministre des Communautés culturelles. Le ministre des Communautés culturelles avait indiqué que pour des cas de sécurité de la route, lui n'avait aucune objection, même il trouvait que c'était tout à fait raisonnable d'avoir une signalisation dans les deux langues. Pourrait-on avoir l'opinion et les vues du ministre sur ce sujet? Cela a été soulevé assez souvent à l'Assemblée nationale. Je pense que ce serait très facile de soulever cela parce qu'il n'y a rien, je crois, dans la présente loi qui nous empêchait...

M. Tardif: Dans toute la mesure du possible, M. le Président, j'ai l'intention de n'utiliser ni l'anglais ni le français pour tous les signes qui pourront être utilisés, les symboles internationaux, les pictogrammes comme tels. Sur le problème très précis et le spectacle qu'a donné en Chambre le député de Mont-Royal en brandissant un grand panneau avec le mot "Reculez", j'ai déjà été... Mais oui, mais quand on n'a jamais commis cette infraction-là, on ne le voit pas.

M. Saintonge: Ce n'est pas nécessaire de commettre l'infraction. Quand tu as commis l'infraction, c'est justement tu ne le verras pas et tu vas te faire entrer dedans.

M. Tardif: Mais, M. le Président...

M. Ciaccia: Le ministre des Transports devrait être au courant des signaux sur les routes.

M. Tardif: Le ministère a pris les moyens, notamment, pour un des cas problèmes qu'il y avait, qui était les entrées du boulevard Ville-Marie où on n'a fait rien de moins que d'installer des feux de circulation rouge comme tels avec différents avertissements à différents moments. De plus, pour les autres entrées comme telles, présentement on est à regarder ce qui existe

dans les États américains à cet égard et il semble qu'il existe beaucoup d'États américains qui utilisent un pictogramme du type que nous avons ici d'entrée interdite. Mais je pense que chaque cas doit être examiné. L'idée générale c'est d'avoir recours aux symboles internationaux, pictogrammes dans toute la mesure du possible.

M. Ciaccia: Le ministre ou le ministère aurait-il des études à savoir qu'il y a une différence entre les pictogrammes et les panneaux où c'est écrit en ce sens qu'il y a moins d'accidents quand l'enseigne est écrite plutôt qu'avec un pictogramme parce que la personne doit réagir. Cela prend un peu plus de temps à réagir à un pictogramme tandis qu'une personne comprend immédiatement un panneau écrit qui lui dit "Reculez" ou "N'entrez pas" ou "Entrée interdite". Je crois qu'il y a des études de faites à cet effet qui ont prouvé cela, je me demande si votre ministère en aurait.

M. Tardif: M. le Président, je vais m'enquérir de ces études et voir ce qui en est. Maintenant, je ne sais pas que les 10 000 000 d'Américains qui visitent la France ou l'Allemagne ou les pays d'Europe annuellement, n'est-ce pas, aient un taux d'accident plus élevé que les populations nationales.

Mais ceci dit, je suis prêt à regarder et si tant est qu'il y avait des études qui démontraient que... Moi, je peux vous dire une chose, pour être allé me promener en Grèce, à un moment donné, et avoir conduit un véhicule, avant que j'aie déchiffré les symboles grecs, de ce que je me rappelais de mon grec, j'aurais aimé de beaucoup qu'il y ait des pictogrammes, M. le Président.

M. Ciaccia: Vous y êtes arrivé?

M. Tardif: Non, les autres klaxonnaient derrière moi

M. Ciaccia: Dans le cas où vous n'avez pas un pictogramme, mais vous devez afficher une enseigne écrite, si c'est pour des fins de sécurité, est-ce que vous pouvez vous engager que, s'il n'y a pas de pictogramme, l'enseigne va être dans les deux langues?

M. Tardif: M. le Président, je peux m'engager à faire l'impossible pour essayer d'en trouver.

M. Ciaccia: Comment?

M. Tardif: Essayer de trouver un pictogramme.

M. Ciaccia: Ce n'est pas ça que je

vous ai demandé.

M. Tardif: Je le sais.

M. Ciaccia: Ce serait donc facile de répondre clairement à une question.

M. Tardif: Oui, mais j'y réponds, M. le Président.

M. Ciaccia: Je ne vous ai pas demandé si vous allez faire votre possible pour trouver des pictogrammes. Cela, je le sais, parce que vous l'avez dit. Mais dans le cas où vous n'avez pas de pictogramme, et que vous avez une enseigne écrite, allez-vous, pour des raisons de sécurité, vous engager de mettre l'enseigne dans les deux langues?

M. Tardif: Non, Je suis prêt à regarder chaque cas et si tant est qu'il y avait une zone de danger, exemple: les entrées du boulevard Ville-Marie. On a mis des feux de circulation, des feux rouges clignotants. Tout le monde connaît ça, je pense. Je pense que, encore une fois, il suffit de voir quels moyens précis on peut utiliser dans tel cas particulier, parce qu'on aurait mis, M. le Président, à une entrée du boulevard Ville-Marie, en français et en anglais. Puis, après. On aurait eu, peut-être bien, un certain nombre de nos concitoyens portugais, grecs ou d'autres, à Montréal...

M. Ciaccia: Charriez pas,

M. Tardif: Ce n'est pas une farce, c'est très sérieux.

M. Ciaccia: Charriez pas.

M. Tardif: Alors, on a utilisé des feux de circulation.

M. Ciaccia: Ce serait beau si le gouvernement pouvait parler avec une seule voix, spécialement dans des sujets de sécurité.

M. Tardif: J'ai parlé à M. Godin et j'ai vu son...

M. Ciaccia: Non, ce que l'ex-ministre des Communautés culturelles avait dit clairement, c'était qu'il était en faveur et qu'il ne voyait aucune raison pourquoi on ne pouvait pas avoir des enseignes bilingues dans le cas de la sécurité. Il avait même expliqué que la loi 101 le permettait, que ça n'allait pas à l'encontre de la loi.

M. Tardif: C'est vrai et je dis au député de Mont-Royal que je vais faire mon possible pour essayer de m'en tenir à une symbolique internationale qui dépasse la barrière des langues.

M. Ciaccia: Mais si vous ne pouvez pas trouver un symbole, vous ne vous engagez pas d'avoir un...

M. Tardif: Si jamais je devais m'avouer vaincu, je vais aller voir le député de Mont-Royal et lui demander s'il a des suggestions.

M. Ciaccia: Je vais vous en faire une cet après-midi: que si vous n'avez pas un pictogramme, c'est bien simple, mettez-les dans les deux langues. C'est ça, ce n'est pas la trouvaille du siècle.

M. Tardif: Comme, maintenant, la signalisation sera du pouvoir du ministre, effectivement, on pourra regarder ça.

M. Ciaccia: Je croyais que vous veniez juste de dire non.

M. Tardif: À quoi?

M. Ciaccia: À une question que je vous ai...

M. Tardif: Non, mais c'est parce que le député de Mont-Royal part d'une prémisse qui dit qu'il y aurait des études qui auraient démontré que théoriquement...

M. Ciaccia: J'ai dit, si vous n'avez pas de pictogramme, êtes-vous prêt à le faire dans les deux langues et vous avez dit non.

M. Tardif: J'ai dit que je vais d'abord essayer de trouver les pictogrammes et je suis convaincu qu'on peut en trouver. Il suffit que...

Le Président (M. **Beauséjour**): M. le député de Laprairie.

M. Ciaccia: On a passé le pictogramme.

M. Tardif: Quitte à ce que pour des périodes transitoires, ledit pictogramme puisse être accompagné de textes explicatifs, si tant est qu'il fallait, pour que ça passe dans les moeurs, l'accompagner d'un message.

M. Saintonge: Écrit en petit en lettres d'un pouce carré, en français et en anglais? Est-ce que le ministre est prêt à prendre l'engagement qu'il pourra le faire en français et en anglais?

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Pour quelle raison?

M. Tardif: Tout simplement parce que je pense que ce n'est pas comme on dirait ici, essentiel à la sécurité routière. Je pense qu'il est possible, si on peut parvenir aux mêmes fins...

M. Saintonge: Est-ce que le ministre peut comprendre qu'on est dans un continent nord-américain, que beaucoup des personnes qui nous entourent sont de langue anglaise? Est-ce qu'il peut comprendre qu'il y a des Américains qui viennent visiter le Québec, entre autres, durant l'été et même, souvent durant l'hiver.

M. Tardif: 3 000 000, sauf qu'il y en a 10 000 000 qui vont en France.

M. Saintonge: Bon, exactement. Ces gens...

M. Ciaccia: Est-ce qu'ils y vont tous en automobile?

M. Saintonge: Ces gens, nécessairement, ne comprennent peut-être pas le français. C'est une question de sécurité. Si le ministre ne tient pas à sa sécurité, il y en a d'autres au Québec qui peuvent parler français, et c'est notre sécurité, comme des Anglais qui peuvent tenir à leur sécurité. Quand on sait que la langue officielle au Québec, c'est le français, disons qu'internationalement, l'anglais est quand même accepté partout, et sur notre continent aussi.

Je vous dirai que, dans ce sens, ce que je trouve extrêmement curieux, c'est qu'aujourd'hui, vous allez en Ontario, vous allez aux États-Unis, vous allez sur le bord de la mer à Cape Cod et vous trouvez de la signalisation en français jusqu'à Cape Cod. On vous donne des indications en français et en anglais sur ces autoroutes, dans les États américains, et rendu au Québec...

Le Président (M. Beauséjour): La parole est au député de Laprairie.

M. Saintonge: M. le Président, ça ne sert à rien de parler, le ministre n'écoute pas. Je vais lui laisser trouver du feu, ça va le calmer et, après ça, il va nous écouter.

M. Tardif: Je peux faire deux choses à la fois.

M. Saintonge: Je ne le sais pas.

M. Tardif: Je pense que ça peut être regardé, mais je ne prendrai pas d'engagement cet après-midi, ce n'est pas vrai.

M. Saintonge: Dans un cas, vous avez un double objectif. Il y a un double objectif dans la signalisation qui serait dans les deux langues, en tout cas. C'est une mesure de sécurité plus grande, à mon point de vue, parce que c'est assuré que l'ensemble non seulement des résidents du Québec, mais ceux qui viennent de l'extérieur et qui nous visitent et qui, dans la majorité des cas - il

ne faut pas se fermer les deux yeux de l'autre côté de la porte - ce sont des gens qui parlent l'anglais plus que les français.

Dans un tel cas, cela assure la sécurité non seulement des visiteurs, mais même des résidents du Québec qui doivent circuler sur les routes en même temps que ces gens-là. Je comprends que vous parlez d'un pictogramme international, mais si vous essayez de trouver des pictogrammes, de nouveaux pictogrammes qui ne sont peut-être pas connus de l'ensemble de la population... Aussi simplement que ça, si le ministre veut prendre un exemple bien frappant, regardez quand vous passez des tests pour les permis de conduire, regardez les résultats de gens qui demandent un permis de conduire et qui ne savent même pas ce que veulent dire les signes, ils ne peuvent pas répondre à 100% sur les signes qu'ils doivent identifier, mais ils peuvent passer leur examen de conduite quand même avec un certain pourcentage. Je pense que c'est une chose réaliste qu'il faut regarder.

À ce moment-là, vous donnez des pictogrammes que des gens ne connaissent pas, que même des chauffeurs ne connaissent pas. Cela vient mettre en doute, à mon point de vue, la sécurité des gens qui circulent sur les routes, tout le monde, autant les gens du Québec que les gens de l'extérieur.

Deuxièmement, ça dépasse ta sécurité, ça devient une question de courtoisie pour favoriser l'accès aux touristes. Je vais vous donner un exemple, non pas concernant la circulation routière, mais uniquement au niveau des loisirs. Allez sur les pistes de ski dans la région de Sutton, dans la région de Québec, dans les Laurentides, vous avez des annonces, sur les pistes de ski, qui sont uniquement en français dans certains cas. Les skieurs qui viennent des États-Unis ou de l'Ontario, dans certains cas, ont demandé, justement, que les fameuses annonces soient bilingues à cause d'accidents qui sont arrivés à des skieurs qui ne comprennent pas le français, qui sont des visiteurs.

Dans certains cas, des pictogrammes sont reconnus. On leur donne des indications - Mais sur une piste de ski, si vous utilisez un certain nombre de pictogrammes, vous admettez avec moi que le skieur, avant de s'engager sur des pistes, aura été en bas, au tableau, regarder les différentes côtes mises à sa disposition, se rendre compte des signalisations par pictogramme, qu'est-ce que ça veut dire exactement. Je vois fort mal, par exemple, quand quelqu'un passe la barrière d'arrivée au Québec, qu'il va arrêter sur le coin pour aller examiner, justement, l'ensemble des pictogrammes pour savoir ce que ça veut dire pour être sûr qu'il n'enfreint pas certaines dispositions ou, d'autre part, pour faire en sorte que sa sécurité soit assurée.

Je pense que vous avez deux éléments, une question de plus grande sécurité, et pour les résidents et pour les touristes, et une question de politesse vis-à-vis des gens qui nous visitent en même temps.

M. Tardif: Ce que je m'engage à faire, c'est de regarder l'existence d'études auxquelles a fait allusion le député de Mont-Royal...

M. Saintonge: Sérieusement, il y a des cas.

M, Tardif: Je m'excuse, je viens d'arriver au ministère. Je demande de pouvoir regarder lesdites études, regarder ce que nos propres données nous révèlent, ici au Québec, et aviser par la suite. Je ne pars pas avec ça comme objectif en tête.

Le **Président (M. Beauséjour):** M. le député de Richmond.

(15 h 45)

M. Vallières: Pour appuyer les dires de mes collègues, je voudrais demander au ministre ce qui arrive, par exemple, dans le cas d'un conducteur, qu'il soit des États-Unis ou d'ailleurs et qui ne comprendrait pas la langue française et qui arrive sur la Transcanadienne entre autres, quelque part à la mi-septembre et qu'il voit, face à lui, une enseigne indiquant: attention risque de brouillard sur 1, 5 kilomètre et qu'il ne lit pas le français. Est-ce que cela ne représente pas, et compte tenu que cet endroit est véritablement considéré comme étant un point noir, compte tenu qu'on reconnaît les deux carambolages extraordinaires sur cette route, à cet endroit bien précis, est-ce que, dans des cas aussi spécifiques où la personne s'en vient sur la route à 60 milles à l'heure et ne lit pas le français, est-ce que ce genre d'enseigne ne constitue pas un véritable danger et pour les gens de l'extérieur ou du Québec qui ne liraient pas le français et pour les autres personnes qui circulent sur l'autoroute 20 à la hauteur de Sainte-Madeleine⁷

M. Tardif: M. le Président, c'est comme je viens de dire, c'est sans doute une des choses qui, plus que l'interdiction d'entrer ou de circuler dans un sens ou dans l'autre, peut présenter des problèmes. Ce que je dis ici, c'est qu'arrivant au ministère, je m'engage à regarder et les études et, possiblement, les cas qui peuvent être plus difficiles à représenter de façon picturale et aviser en temps et lieu. Je ne peux pas ici dire ou décréter la traduction. Je ne veux pas décréter, hic et nunc, la traduction de tous les signaux au Québec.

M. Vallières: En particulier, quand il y a des accidents qui sont graves comme celui

de Sainte-Madeleine, un carambolage en 1983 et un an après, jour pour jour, un autre carambolage avec morts également en septembre 1984. Est-ce que le ministre peut m'indiquer quelle est la responsabilité de son ministère quand, entre autres, il y a enquête du coroner qui est faite dans le cas du premier carambolage et qui propose une signalisation qui permettrait de protéger les usagers de la route? Comment explique-t-il qu'un délai aussi long puisse se produire entre les recommandations d'une enquête du coroner et que des mesures soient prises par votre ministère, qui ont été prises un an après, après un deuxième carambolage?

M. Tardif: M, le Président, je prends avis de cette question, je vais faire sortir le dossier et j'apporterai une réponse au député de Richmond.

M. Vallières: Vous allez m'apporter cela par écrit, comment?

Une voix: En l'an 2632.

M. Tardif: On va vous répondre

M. Vallières: On a des exigences envers le public en général. Je pense que le ministre comprend cela. Je pense qu'on doit également prêcher par l'exemple et qu'un ministère qui est responsable de la sécurité routière au Québec prenne un an à réagir à une enquête du coroner et, dans le fond, a peut-être permis qu'un autre accident se produise un an après, quasiment jour pour jour, je pense qu'on doit absolument... je pense que le ministre devrait peut-être expliquer à la population comment il se fait que le gouvernement du Québec, dans ce cas précis, n'a pas pris de mesure immédiate pour protéger les usagers de la route 20 à la hauteur de Sainte-Madeleine.

M. Tardif: Je vais faire sortir ce dossier et répondre au député de Richmond.

M. Vallières: Pour ce qui est de la pancarte qui est indiquée en langue française, est-ce qu'on peut s'attendre, dans un court laps de temps, qu'elle soit traduite et inscrite en anglais, compte tenu que, quand on y entre, on ne peut pas retourner?

M. Tardif: Non. J'ai dit que j'allais étudier la situation et aviser.

M. Vallières: Est-ce que le ministre est conscient que, s'il fallait qu'il se produise un accident mortel d'une personne qui s'adonnerait à être unilingue anglaise, par exemple, et qu'on lui ait parlé de cela ici en Chambre, que cela pourrait arriver et qu'il pourrait être blâmé pour ne pas avoir agi assez rapidement? Ce sont des situations très

graves. On ne peut pas se permettre d'attendre que des rapports qui prennent des années à être produits se fassent. H s'agit de traduire le panneau.

M. Tardif: C'est cela. Exactement comme un Québécois voyageant dans une autre province et voyant une annonce "wet pavement" ou je ne sais pas quoi, peut peut-être se poser des questions et se rendre compte qu'il a commencé à déraiper lorsqu'il a saisi le sens de ce qui est dit.

M. le Président, je m'engage à regarder l'état du dossier. Je viens d'arriver au ministère et je dois vous avouer que ce n'est pas présentement une de mes priorités, mais je vais le regarder.

M. Vallières: Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Est-ce que vous pourriez déposer ou bien nous fournir le nombre d'accidents qui sont survenus sur l'autoroute Ville-Marie. Je sais que vous avez ces chiffres parce que votre prédécesseur...

M. Tardif: Pas ici maintenant.

M. Ciaccia: Non, pas là. Vous pouvez les fournir lundi.

M. Tardif: Il y a eu, quoi, 174 000 accidents l'année dernière, M. le Président.

M. Ciaccia: Je veux dire, juste pour l'information...

M. Tardif: Il doit sûrement exister un rapport au ministère.

M. Ciaccia: Pour l'information du ministre, il y a un rapport spécial au ministère sur l'autoroute Ville-Marie, qui donne spécialement le nombre d'accidents, le nombre de blessés et les périodes de temps. Je demanderais seulement de nous fournir cela pour lundi ou mardi.

M. Tardif: D'accord. Quelle période de temps intéresserait le député?

M. Ciaccia: Les plus récentes, les deux dernières années.

M. Ryan: Deux ou trois années.

M. Ciaccia: Mettons cinq ans. Mon collègue voudrait cinq ans.

M. Saintonge: Vous devez avoir cela, cinq ans.

M. Ciaccia: Faites ce que vous pouvez.

M. Tardif: On va regarder ce qui est disponible.

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

M. Vallières: Sur la question des pictogrammes, cela m'apparaît important. Je m'en remets en milieu rural, en particulier, où sur plusieurs routes, on retrouve de la signalisation indiquant certains endroits dangereux, des courbes raides, des boutons dangereux. Est-ce que le ministre pourrait aussi prendre l'engagement, en plus de nous assurer qu'il y aura des pictogrammes pour indiquer ces endroits, est-ce qu'il n'y aurait pas une nécessité aussi de nous indiquer la volonté ferme du gouvernement de faire disparaître certains de ces pictogrammes en améliorant les conditions des routes?

Il y a des points noirs qui sont identifiés depuis des années et j'ai eu l'occasion, avec votre prédécesseur, entre autres, dans mon propre comté, de faire disparaître de ces points noirs, mais cela prend 4, 5 ou 6 ans, on attend qu'il y ait des accidents mortels qui se produisent à 3 ou 4 reprises. Est-ce que vous pourriez nous indiquer si vous allez accorder une priorité à ces endroits que l'on identifie comme étant les points dangereux?

M. Tardif: M. le Président, je n'ai pas d'objection à ce que le député...

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

M. Tardif:... à l'occasion...

Le Président (M. Beauséjour): Je peux bien vous laisser répondre, mais c'est assez loin de la signalisation.

M. Vallières: Pour permettre au ministre de se donner les dessins, à aller chercher toutes sortes de dessins pour les pictogrammes, d'éviter d'en avoir en améliorant les routes. C'est une façon.

Le Président (M. Beauséjour): Et s'il y a des députés qui ont des problèmes de routes en dehors de la commission, vous pouvez toujours...

M. Vallières: Il ne s'agit pas d'un problème particulier, je parle de ce qui se produit partout au Québec.

M. Tardif: Oui, mais la 116, cela va bien.

Le Président (M. Beauséjour): Oui, mais c'est loin de la signalisation, vous êtes rendus, je dirais, sur tous les programmes de voirie.

M. Gagnon: M. le Président, je vous ferais remarquer...

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Champlain.

M. Gagnon:... bien humblement qu'à mon point de vue, le mandat de la commission est d'étudier une loi article par article. On en est rendu où le genre de questions qui se posent autour de la table, c'est comme si on était à l'étude des crédits du ministère, par exemple. À mon point de vue, vous permettez, sans vous faire de reproches, une discussion très, très large. On n'en sortira jamais. C'est le genre de questions que l'on pose normalement au ministre lors de l'étude de crédits et non pas au moment de l'étude d'un projet de loi.

M. Tardif: Derrière la Chambre...

M. Saintonge: On peut vous laisser la loi... On peut vous laisser étudier seuls, aussi.

M. Tardif: Non.... pour un bout de chemin dans Richmond.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Champlain, sur la question de la signalisation, si on emploie un exemple, comme à Sainte-Madeleine...

M. Gagnon: Jusque là, cela allait pas mal, mais là.

Le Président (M. Beauséjour): Oui, mais c'est pour cela aussi...

M. Vallières: Je dirais au ministre que notre préoccupation, c'est la sécurité des usagers des routes.

Le Président (M. Beauséjour): Oui, mais...

M. Vallières: Et quand on parle de signalisation ici, on dit: "... destiné à interdire, régir ou contrôler la circulation, " Alors, j'imagine que vous visez aussi la sécurité des usagers des routes.

M. Tardif: Oui, M. le Président, et à cette fin... mon ministère...

M. Vallières: Jusqu'à présent, les réponses du ministre m'ont satisfait.

Le Président (M. Beauséjour): Mais, M. le député de Richmond, il faudrait que vous vous conformiez à l'article 204. Tout discours doit porter sur le sujet en discussion et vous poserez des questions sur le programme de voirie à un autre moment.

M. Ciaccia: Plus tard...

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que le paragraphe...

M. Ciaccia:... il y a d'autres articles, il va pouvoir revenir sur la voirie.

Le Président (M. Beauséjour): S'il en est question. Est-ce que le paragraphe 5 est adopté?

M, Ciaccia: Avez-vous d'autres problèmes, de signalisation?

M. Vallières: On souhaite que le ministre donne le plus rapidement possible suite à ses engagements de répondre par écrit aux demandes que l'on a faites.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté sur division. Le paragraphe 6?

M. Vallières: Est-ce que le ministre peut m'indiquer ce que cela vient changer précisément, M. le Président?

M. Tardif: Cela vient tout simplement ajouter dans la définition de "véhicule de commerce privé", "véhicule de commerce public", les véhicules qui doivent obtenir un permis de la Régie des marchés agricoles du Québec. Auparavant, on ne faisait état que des véhicules nécessitant un permis de la Commission des transports du Québec. Or, certains types de véhicules pour le transport de denrées alimentaires comme le lait et ces choses-là requièrent un permis de la Régie des marchés agricoles. On inclut également dans cette distinction ce fait-là.

M. Vallières: C'est la définition de "véhicule de commerce privé" qui...

M. Tardif: Elle n'est pas changée, ni celle de "véhicule de commerce privé" ni celle de "véhicule de commerce public".

M. Ciaccia: Sont-ils inclus?

M. Tardif: Tout ce qu'on ajoute, c'est: permis de la Régie des marchés agricoles du Québec. Il y avait quand même, auparavant, les deux catégories: véhicules de commerce privés et véhicules de commerce publics. Les premiers n'étaient pas soumis à un permis de la Commission des transports du Québec alors que les véhicules publics l'étaient. Dorénavant, nous gardons la même distinction entre privés et publics, mais nous ajoutons aussi qu'il y a un autre organisme régulateur dans le cas des véhicules servant au transport des aliments et, notamment, le lait et ces choses-là. Donc, ceux qui, selon leur

loi constitutive, doivent être détenteurs de permis de la Régie des marchés agricoles. On ne change pas la définition comme telle entre privés et publics, si vous voulez.

M. Vallières: J'imagine qu'il y a plusieurs catégories de permis émis par la Régie des marchés agricoles? Y a-t-il une seule catégorie de permis.

M. Tardif: M. le Président, avez-vous à cet égard...

M. Vézina: Ce qu'on vient préciser, comme dit le ministre, vous permettez, M. le Président, ce sont les marchés agricoles. Dans le cas des véhicules privés, c'est un F sur la plaque d'immatriculation, dans l'autre cas, c'est un L. C'est déjà comme cela, on ne change rien par rapport à cette situation, sauf qu'on n'inclut pas seulement la Commission des transports du Québec, on inclut la Régie des marchés agricoles. C'est tout ce qu'on fait comme changement. Mais c'est déjà comme cela; même si c'est pour le marché agricole, c'est déjà un L ou un F, selon que c'est...

M. Ciaccia: Cela veut dire que ces véhicules, relevant de la Régie des marchés agricoles du Québec parce que vous l'avez aussi dans la définition des véhicules de commerce publics, sont exclus. Cela veut dire qu'ils ne sont pas assujettis?

M. Vézina: Ils sont déjà assujettis, M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Ils sont exclus.

M. Vézina: Cela dépend. On parle de l'article 6. Les véhicules de commerce privés sont exclus; à l'article 7, les véhicules de commerce publics sont inclus. C'est la distinction entre les deux, aux articles 6 et 7.

M. Tardif: Encore une fois, si on lit les mêmes définitions dans le texte actuel: "Un véhicule de commerce privé est un véhicule automobile servant principalement à un transport de biens qui ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec." Dans le cas du véhicule public, c'était celui qui nécessitait un permis de la Commission des transports du Québec, d'accord? Alors, dans les deux cas, on dit: "Seront privés ceux qui n'exigent de permis ni de la Commission des transports ni de la Régie des marchés agricoles et seront publics ceux qui exigent un permis de la Commission des transports du Québec et de la Régie des marchés agricoles pour ceux qui transportent les aliments."

M. Ciaccia: Qu'est-ce que cela donne

de dire que ce ne sont plus des véhicules de commerce privés, ce sont des véhicules de commerce publics. Quel est l'effet de cela?

M. Tardif: Cela ne change pas le caractère privé ou public desdits véhicules qui, actuellement, s'ils sont privés, ont une plaque F et, s'ils sont publics, ont une plaque L. Sauf qu'il y a deux organismes régulateurs: l'un qui est la Commission des transports du Québec, cela était déjà prévu, sauf qu'il y en a un autre également qui s'occupe des permis de véhicules transportant des aliments, c'est la Régie des marchés agricoles,

M. Ciaccia: Ils sont assujettis à la Régie des marchés agricoles.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 6 est-il adopté? Adopté. Paragraphe 7?

M. Ciaccia: Y a-t-il une différence entre les véhicules de commerce privés et les véhicules de commerce publics? (16 heures)

M. Tardif: Essentiellement, la différence entre les deux est celle-ci: le véhicule de commerce privé est celui qu'un individu utilise pour transporter ses propres biens sans rémunération alors que le véhicule de commerce public est celui qu'on utilise généralement contre rémunération.

M. Ciaccia: Tous les véhicules relevant de la Régie des marchés agricoles du Québec seront considérés comme des véhicules de commerce publics?

M. Tardif: Bien oui.

M. Ciaccia: Les différents...

M. Tardif: Ils ont leurs critères d'émission de ces permis selon le type de véhicule mais on pourrait très bien concevoir un agriculteur ayant son propre... Est-ce que cela existe un agriculteur ayant son propre camion-citerne pour transporter son lait? Il ne le fait pas contre rémunération pour d'autres...

Une voix: Il a une grosse famille.

M. Ciaccia:... et la distinction est au niveau de l'immatriculation, ou autre?

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a d'autres distinctions? Principalement, c'est strictement au niveau de l'immatriculation, le prix de la plaque.

M. Vézina: La différence fondamentale, M. le Président, c'est que c'est une entreprise de transport parce qu'il fait cela pour d'autres et ce ne sont pas ses biens.

M. Saintonge: Il y a une juridiction concurrente entre la Régie des marchés agricoles du Québec... J'avais pensé...

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 7 est-il adopté? M. le député de Richmond

M. Vallières: Avant que ce soit ajouté "par la Régie des marchés agricoles" dans la définition, comment cela se passait-il?

M. Tardif: Il y avait un permis qui était émis par la Régie des marchés agricoles sauf que pour toutes sortes de raisons, c'était...

M. Vallières: Il n'y avait pas de contrôle proprement dit. Il y avait un contrôle de la Régie des marchés agricoles mais par vous autres...

M. Tardif: Oui, la Régie des marchés agricoles exerçait son contrôle sauf que ce n'était pas inclus ici. Il y avait un espèce...

M. Vallières: De vide.

M. Tardif:... par rapport au code. C'est ça.

Une voix: Cela se faisait déjà comme cela.

M. Ciaccia: C'est une reconnaissance de quelque chose de facto qui se produit.

M. Saintonge: Juste un point d'éclaircissement. La Commission des transports du Québec n'a pas entière juridiction sur les véhicules qui font du transport public. Cela veut dire que c'est possible de faire du transport public en matière agricole sans détenir un permis de la CTQ.

M. Tardif: C'est vrai pour le lait. Pour le lait c'est officiel, est-ce qu'il y a d'autres catégories, d'autres denrées, je ne le sais pas.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 7 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 8. Il y a un papillon.

M. Tardif: On enlève "véloMOTEUR".

M. Saintonge: On supprime "vélo-moteur".

M. Tardif: M. le Président, il y a un papillon à cet article-là qui vient du fait qu'on a éliminé la catégorie vélomoteur, d'une part. Donc, c'est essentiellement le papillon. Quant à - et cela on l'a déjà vu, donc je n'insisterai pas là-dessus - la définition de véhicule de promenade, on enlève dans cette définition la motocyclette et le cyclomoteur de sorte que le véhicule de promenade sera véritablement un quatre roues avec deux phares.

M. Ciaccia: Est-ce que le but de cet amendement, de cette définition c'est pour les effets sur les écoles de conduite ou est-ce que cela...

M. Tardif: Non c'est surtout les effets sur la tarification parce qu'à partir du moment où... Je pense qu'il est normal qu'on ait une tarification différente pour les cyclomoteurs et les motocyclettes qui, sur le plan de...

M. Ciaccia: Les tarifications différentes existent déjà pour les motocyclettes, etc. La définition, ce n'est pas seulement pour la tarification. Si je comprends bien, il y a déjà une différence.

M. Tardif: Ce n'est pas uniquement à ces fins, le député a raison. Il y a d'autres fins. On va exiger, par exemple, du conducteur de cyclomoteur ou de motocyclette, de cyclomoteur en particulier, qu'il ait un certificat de compétence plutôt qu'un permis de conduire. Il y a d'autres dispositions que la tarification.

M. Ciaccia: C'est principalement pour les autres dispositions parce que la tarification est déjà existante.

M. Tardif: Oui.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'amendement au paragraphe 8 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. Le paragraphe 8 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Il y a un nouveau papillon pour un nouveau paragraphe, 8.1.

M. Tardif: C'est pour enlever dans l'article 1, qui donne les définitions, le vélomoteur, la catégorie qui n'existe plus.

Nous la supprimons. On va en retrouver quelque 25 ou 30 de ceux-là.

Le **Président (M. Beauséjour):** M. le ministre, voulez-vous le lire?

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président. Il est proposé d'insérer après l'article 8, l'article 8.1...

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe.

M. Tardif: Je m'excuse, le paragraphe 8.1, donc la suppression de la définition du mot "vélo-moteur". Il est proposé à l'article 8.1 de supprimer la définition du mot "vélo-moteur".

Le Président (M. Beauséjour): Le nouveau paragraphe 8.1 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: L'alinéa 9 on le laisse en suspens.

Le Président (M. Beauséjour): L'alinéa 9 reste en suspens. Il y a le texte introductif et nous avons un papillon, M. le ministre.

M. Tardif: C'est cela. Donc, d'abord le texte original du projet de loi 81 vise à considérer, comme propriétaire d'un véhicule routier, la personne qui loue un véhicule routier pour une période d'au moins un an. Or, on vous apporte un papillon parce que, dans le libellé, la personne qui loue un véhicule routier pour une période d'au moins un an, est-ce que c'est le locateur ou le locataire? Là, on est à l'article 2 et il y a un papillon à l'article 2. Ce n'est pas cela?

Le **Président (M. Beauséjour):** Non, le texte introductif. Si je lis ce qui est indiqué sur mon papillon c'est marqué: "Remplacer le texte introductif de l'article 1 par le suivant: 1. L'article 1 du Code de la sécurité routière (LRQ, chapitre C-24.1) est modifié." C'était suspendu.

M. Tardif: Cela a été suspendu. C'est le texte introductif de l'article 1 imposé par la refonte. Le texte introductif de l'article 1, tel que nous l'avons dans le projet de loi 81, disait et je lis: "1. L'article 1 du Code de la sécurité routière (Lois refondues du Québec, chapitre C-24.1) modifié par l'article 98 du chapitre 48 des lois de 1983... " Pardon?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Alors,

l'amendement au texte introductif est-il adopté?

M. Ciaccia: Conservez votre haleine pour plus tard pour répondre à des questions plus importantes.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. M. le ministre, êtes-vous prêt à revenir au paragraphe 9?

M. Saintonge: M. le Président, je ne sais pas si c'est le temps d'arriver... Avant le 9, j'avais une question sur l'article 1.

M. Tardif: Oui. Sur l'article 1?

M. Saintonge: Oui, concernant l'article 1. C'est l'article des définitions. On se trouve à ajouter certaines définitions. On a vu un garagiste...

M. Tardif: Oui, recycleur.

M. Saintonge: Le recycleur, entre autres. Dans le projet de loi 7, il y a un des éléments importants. Si je sais bien lire dans les notes explicatives, à la suite de la discussion que nous avons eue, le projet de loi prévoit la délivrance par une municipalité d'un permis de stationnement pour les véhicules transportant des personnes handicapées qui sont reconnues partout au Québec ainsi qu'à l'extérieur du Québec, dans le cadre d'une entente. C'est un des points. D'ailleurs, mon discours de deuxième lecture a porté là-dessus.

M. Tardif: Oui, alors la définition de personnes handicapées?

M. Saintonge: Exactement. J'ai une question, à savoir pourquoi on n'indique pas une définition de personne handicapée puisque, d'après ce que l'on semble viser avec le projet de loi, on essaie de faire un moyen d'identification, d'une part, pour s'adresser à une certaine catégorie de personnes bien désignées. Là ce qui veut dire, si j'ai bien lu le mémoire qui a été soumis au ministre, dont il a sûrement pris connaissance en long et en large... Il s'agit de l'étude du rapport pour les identifications uniformes et contrôlées des véhicules affectés au transport des personnes handicapées utilisés par elles aux fins de stationnement présenté par l'Office des personnes handicapées du Québec, un mémoire en date du 11 mars 1983 qui a dû servir, j'imagine, à apporter des modifications au texte de loi.

L'Office des personnes handicapées du

Québec avait une longue étude, avait consulté les unions municipales, à tout le moins l'UMQ. J'ai constaté dans le mémoire et après discussion avec des représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec que, eux, suggéraient une définition de personne handicapée, ce que l'on ne retrouve pas dans la loi. Je trouve curieux que l'on ne mette pas une définition de personne handicapée dans la loi. Antérieurement, les permis délivrés à Montréal et à Québec, par la modification aux lois des deux villes, faisaient en sorte, à mon point de vue, que c'était délivré normalement et principalement aux chauffeurs, à celui qui conduisait un véhicule mais qui se déplaçait en chaise roulante. Actuellement, vous allez étendre la possibilité pour une personne, non seulement à un handicapé qui conduit un véhicule mais le handicapé également qui est dans un véhicule conduit par un tiers, par une autre personne, de se déplacer et d'avoir accès, grâce à un permis mobile, à une place réservée aux handicapés dans un centre commercial.

D'autre part, vous laissez les permis au niveau des municipalités. J'y reviendrai un peu plus tard. Ce n'est pas dans l'article 1. J'ai exprimé mon opinion dans mon intervention qu'à mon point de vue cela ne devait pas demeurer au niveau des municipalités mais plutôt revenir à un organisme comme la régie.

De plus, si on veut atteindre un but d'uniformité; et, à ce moment-là, si après discussion de la loi, vous laissez finalement aux municipalités le droit ou la possibilité d'émettre de tels permis, vous comprendrez que cela m'apparaît encore plus évident qu'on devrait donner une certaine définition précise de la personne handicapée qui aurait droit à l'obtention d'un tel permis.

Ma question est exactement sur ce point-là pour un souci d'application d'une façon uniforme de la loi, d'une part, et pour s'assurer que ce sont les mêmes mesures qui s'appliqueront d'une municipalité à l'autre. Quant à la personne qui a droit au permis, ne serait-il pas utile d'intégrer, dans les articles de définitions, une définition de personne handicapée? Je vous suggère, à ce moment-là, celle qui avait été soumise par l'Office des personnes handicapées du Québec, dans son mémoire. Il est évident que, d'autre part, il ne peut pas être question, à mon point de vue, de se référer à la définition qu'on retrouve de "personne handicapée" dans la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, parce que, dans un tel cas, c'est une définition beaucoup trop large et qui ne pourrait pas correspondre au fait d'obtenir un permis aux fins de stationnement.

(16 h 15)

M. Tardif: M. le Président, j'ai écouté attentivement le discours du député de

Laprairie en Chambre sur la discussion entourant l'adoption du principe de cette loi. Je dois lui dire que la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, effectivement, donne une définition qui, aux fins, je devrais dire, des privilèges de stationnement, je le lui concède, est large.

Par ailleurs, dans le cas de la ville de Montréal et de la ville de Québec qui peuvent, selon leur charte, accorder de tels permis, je ne sache pas qu'il existe, dans ces deux chartes-là, de définition.

M. Saintonge: Oui, M. le Président, justement, je peux vous y référer. À ce moment-là, la définition est implicite au sens de l'article tel que rédigé. Je vais vous donner la définition. Vous l'avez peut-être. Mais on dit: "Elle peut réglementer - Québec et Montréal - le stationnement des véhicules utilisés par les personnes handicapées au sens de la loi, assurant l'exercice des droits des personnes handicapées - mais c'est là que la définition arrive, dans le fond - se servant de fauteuils roulants."

Alors, à mon point de vue, dans un tel cas, à Montréal et à Québec, quand on dit que la municipalité peut réglementer le stationnement des véhicules utilisés par les personnes handicapées au sens de la loi, ce qu'on veut dire n'est pas clair. Si la personne utilise le véhicule, à mon point de vue, ça peut être le conducteur. On pourrait l'interpréter, effectivement, en disant que c'est le conducteur. C'est lui qui utilise le véhicule. Il n'est pas passager dans le véhicule.

On peut peut-être dire: On va étendre la définition, mais, à tout le moins, c'est seulement dans le cas, à Montréal et à Québec, actuellement, de personnes handicapées se servant de fauteuils roulants. Mais si je vous réfère, d'autre part, à la possibilité de définition qui vous a été soumise par l'Office des personnes handicapées, dans son mémoire, vous allez vous rendre compte qu'il y a une définition assez précise de gens qui auraient vraiment besoin d'utiliser les espaces de stationnement en question.

Le but visé... Il y a deux points là-dedans, par une définition, parce que si vous étendez l'application d'obtention d'un permis à une personne handicapée, au sens large du terme, sans mettre de restrictions à celles que, vraiment, on veut viser, parce que ce sont celles qui ne peuvent pas se déplacer facilement ou qui ont besoin, en étant transportées par quelqu'un, de l'aide de quelqu'un d'autre pour se rendre, si vous voulez, dans un centre d'achat. Là, à ce moment-là, si cette notion-là s'étend trop, vous avez le problème suivant: Il va avoir tellement d'handicapés que les normes de prorata d'espaces réservés pour les

handicapés ne seront plus utiles, à toutes fins utiles, dans les centres d'achats, entre autres, ou même sur des rues publiques, parce qu'il va avoir trop de gens pour utiliser le peu d'espaces que vous avez à votre disposition.

Mais l'autre élément qui m'apparaît beaucoup plus fondamental, aussi, à ce moment-là, c'est qu'il y a une possibilité, en vertu de la loi, que des ententes soient négociées avec d'autres provinces ou d'autres États, pour que les permis qu'on délivre au Québec soient reconnus dans ces États-là pour utilisation des espaces qui sont clairement identifiés là-bas.

Je vous dirai que la régie, à ce moment-là... C'est important de vous donner l'article en question, l'article 554. On parle, justement, de l'accord relatif à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis de conduire et à toute autre... Je vais vous lire l'article, c'est plus simple.

"Le ministre des Transports peut, conformément à la loi, conclure avec tout gouvernement ou organisme, tout accord relatif à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis de conduire et à tout autre permis prescrit par le présent code et à toute autre matière se rapportant à la circulation et à la sécurité routière."

L'alinéa 3 de l'article 554 dit: "La régie est chargée de la mise en oeuvre d'un tel accord." Donc, c'est le ministre qui peut conclure, mais la régie est chargée de la mise en oeuvre d'un tel accord.

Si on laisse aux municipalités, à chacune des 1550 municipalités du Québec le choix d'émettre un permis pour personnes handicapées aux genres de personnes handicapées auxquelles elles peuvent bien décider d'en émettre, elles-mêmes, vous allez avoir une uniformité plutôt instable. Il n'y aura pas d'uniformité du tout. Vous ne saurez pas à qui vous allez vous référer exactement comme personne handicapée. Quand vous arriverez pour conclure des accords avec des gens des provinces de l'extérieur ou un État américain, ils peuvent avoir une définition plus restreinte pour l'émission du permis et ça peut mener à des difficultés de conclusion d'une entente parce que des permis seront émis à gauche et à droite à des personnes qui n'en ont peut-être pas nécessairement besoin aux fins qu'on veut viser, c'est-à-dire des personnes qui peuvent difficilement se déplacer et qui ont besoin d'un espace de stationnement pour avoir accès à un lieu public.

Je vous dirai là-dessus que je me suis informé, j'ai fait un peu le tour, j'ai parlé à l'Office des personnes handicapées - j'ai connu un cas personnel, une de mes soeurs est handicapée - mais j'étais vraiment contre le fait qu'on donne un vignette mobile aux handicapés au départ, par mon raisonnement. Je me disais: Si on veut, dans un centre

commercial, dans un lieu public, dans une rue, réserver un espace pour les handicapés qui répondent vraiment aux besoins des handicapés, ce sont les handicapés qui conduisent un véhicule. L'autre qui est accompagné, il n'a peut-être pas besoin de stationner au centre commercial le plus près possible d'une sortie. Quand il se fait déplacer, normalement, on fait le tour, on le descend à côté de la porte, on va stationner et on revient.

Ce que je n'ai pas pensé dans mon raisonnement, à ce moment-là, les gens de l'Office des personnes handicapées m'ont souligné et m'ont amené à réfléchir dans ce sens. Vous avez certains handicapés qui, même s'ils peuvent se déplacer seuls, qui ne sont pas en chaise roulante, qui peuvent marcher dans certains cas, même s'ils titubent un peu ou quoi que ce soit, ils ne seraient pas capables, par exemple, même s'ils sont accompagnés d'une personne, d'aller dans un lieu public parce qu'on devrait les descendre et ils devraient attendre cinq minutes ou même trois minutes seuls pendant qu'on va stationner un véhicule. Cela prendrait un minimum de trois personnes parce que certains handicapés ne peuvent pas être seuls pendant quelque temps, d'où l'utilité d'avoir un permis attaché non pas uniquement au conducteur handicapé d'un véhicule, mais plutôt à la personne même qui pourrait l'utiliser dans un véhicule avec une personne qui l'accompagne comme conducteur.

Je pense que c'est raisonnable. Sauf qu'il faut, à mon point de vue, dans un tel cas, limiter le permis mobile à des cas très restreints de personnes handicapées qui sont celles qui répondent à la demande qu'on veut viser, c'est-à-dire qui ont vraiment besoin, à ce moment-là, d'un espace restreint réservé pour elles. Dans ce sens, la seule façon d'atteindre l'objectif, à mon point de vue, c'est de donner une définition de personne handicapée au sens du Code de la sécurité routière pour bénéficier du permis qu'on peut émettre.

Je vous soumettrai que dans le rapport de l'Office des personnes handicapées, encore une fois, on a clairement défini, après des études précises, le genre de personnes qui en auraient besoin, et on a soumis une définition appropriée. Je pense qu'il pourrait être utile d'adopter une telle définition de "personne handicapée" pour les buts visés par le Code de la sécurité routière.

M. Tardif: M. le Président, je reconnais la difficulté de définir la notion de personne handicapée. La Loi des personnes handicapées donne une définition qui, de toute évidence, est trop large puisqu'elle parle de toute personne limitée dans l'accomplissement d'activités normales et qui, de façon significative et persistante, est atteinte d'une

déficience physique ou mentale ou qui utilise régulièrement une orthèse, une prothèse ou tout autre moyen pour pallier son handicap. Il m'apparaît évident que c'est trop large comme définition.

Par ailleurs, l'Office des personnes handicapées, dont le député nous dit... Il est d'accord avec moi que c'est un peu trop large, et il nous dit: Regardez donc la définition que nous propose l'office. Que nous propose l'office? L'office nous propose ceci: Que la définition retenue soit la suivante: "Toute personne ayant une déficience physique significative et persistante, qui n'a pas l'usage de ses membres inférieurs ou en a un usage limité et qui conduit son véhicule ou nécessite une surveillance et une aide..." Et là, on continue: "Que soit considérée comme nécessitant une surveillance ou une aide pour les fins de cette définition la personne qui répond à l'un des critères suivants:

"1. être âgée de moins de 12 ans, avoir des problèmes de spasticité, avoir des problèmes d'arthrite - oh! ça commence à couvrir pas mal de monde, ça - avoir des problèmes de rhumatisme - ça couvre pas mal de monde - avoir une épilepsie non contrôlée, des problèmes de sénilité, avoir des pertes d'équilibre, avoir des troubles respiratoires et ne pas avoir l'usage de ses membres supérieurs ou en avoir un usage limité."

M. le Président, il m'apparaît évident que, si on devait adopter - d'abord, ce n'est pas dans le Code de la route que je vais mettre cela... Ce n'est pas à moi à étendre d'office à ces catégories de personnes nommées ici... Je ne suis pas sûr que toutes ces personnes auraient besoin de facilités spéciales pour cela, et ce n'est pas dans le Code de la route que cela doit apparaître. Le député, par ailleurs, dit: Montréal et Québec ont implicitement donné une définition sans en avoir donné une lorsqu'elles ont limité la délivrance de tel permis aux personnes devant se déplacer en chaise roulante, si tant est que cela puisse être une définition.

M. le Président, je pense qu'on aurait ici un beau cas où le mieux est l'ennemi du bien. Un beau cas où l'on pourrait ensemble essayer de cerner, de donner une définition qui couvrirait les cas exactement qu'on devrait couvrir et avoir des comités qui se penchent là-dessus assez souvent.

M. le Président, parce que justement la situation est tellement - et c'est du droit nouveau - fluide, il me semble que la meilleure place où situer cette espèce de pouvoir d'accorder de tels privilèges, c'est à l'endroit le plus près des gens. Déjà, des municipalités ont décidé de demander des pouvoirs au législateur pour le faire. Beaucoup de municipalités ont commencé à réserver des places de stationnement pour

personnes handicapées. Les municipalités ont même abaissé la chaîne de trottoir pour permettre d'y monter et descendre en chaise roulante.

Le même organisme pour l'instant, je ne dis pas que c'est nécessairement ce qui devra rester tout le temps, mais je dis que les mêmes organismes locaux, municipaux qui ont décidé de faciliter l'accès de certains lieux aux personnes handicapées en leur réservant des espaces de stationnement, sont peut-être ceux qui sont le plus près des gens pour décider qui pourra utiliser lesdits espaces qu'ils ont aménagés.

Encore une fois, je dois avouer au député de Laprairie qu'on est en face d'une situation où, ou bien on attend d'avoir la définition qui va vraiment coller à ce que l'on veut, et là cela prendra du temps, ou bien on permet aux municipalités, qui veulent le faire, de pouvoir accorder aux personnes handicapées un certain nombre de privilèges. Je reconnais toute la difficulté et, encore une fois, on peut essayer d'attendre de trouver la définition, mais, pendant ce temps, il y a des municipalités qui voudraient faire des choses et qui ne le peuvent pas présentement. Je pense que, dans la mesure où elles veulent le faire, sans contrainte, celles qui le veulent pourraient le faire et cela peut constituer un excellent banc d'essai qu'une, deux, trois, dix, vingt ou trente municipalités au Québec, une après l'autre, expérimentent cela et, par la suite, elles voient le législateur et nous disent, après un certain temps: on a éprouvé des difficultés, voilà, maintenant, il y a une formule qui semble adéquate et qui pourrait être généralisée. C'est la technique souvent utilisée, M. le Président, dans le droit municipal où, lorsqu'une municipalité nous demandait quelque chose et qu'on n'était pas sûr si on devait généraliser ces pouvoirs spéciaux, on y allait par projet de loi privé. On l'accordait à une, deux, trois ou quatre municipalités et, tout à coup, on se rendait compte que cela fonctionnait bien, c'était bon et on généralisait à l'ensemble des villes dans le Code municipal.

Je pense que c'est peut-être un beau cas d'espèce ici. Je souhaiterais, moi aussi, qu'on puisse facilement en arriver à une définition, mais je vous avouerai que ce qui nous est proposé présentement, on ne saurait utiliser ces définitions.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Le Blanc: M. le Président, dans la définition que M. le ministre vient d'énumérer de certaines maladies qui sont cataloguées, c'est bien incomplet. Je pense qu'on ne devrait pas en mettre du tout de liste ou la mettre complète, et la mettre complète, elle serait extrêmement longue.

Une grande majorité des personnes qui se déplacent en chaise roulante, qui sont handicapées et qui ont besoin d'espaces de stationnement, ce sont des paraplégiques qui souffrent de sclérose en plaques, entre autres qui ne sont pas énumérés dans cette liste. Si les espaces de stationnement sont la responsabilité des municipalités, quant à décider dans leur territoire quel espace de rue, quel côté de rue, c'est leur responsabilité de décider de cela. Il va de soi qu'elles aussi délimitent les espaces de stationnement qui sont réservés aux personnes handicapées.

(16 h 30)

Maintenant, au niveau de l'identification, deux vignettes différentes sont utilisées pour les personnes handicapées: Il y a la vignette "chaise roulante" qui est dans la fenêtre arrière ou avant du véhicule. La ville de Québec fournit aussi aux personnes handicapées qui ne sont pas nécessairement conducteurs ou conductrices de leur véhicule une plaque qu'on accroche derrière le rétroviseur lorsqu'on est stationné. C'est à l'usage du conducteur du véhicule qui accompagne ces personnes. Je dois vous dire, par expérience personnelle, comme le député de Laprairie, qu'on est peut-être plus observateur lorsqu'on a à conduire des personnes qui souffrent d'un handicap physique et qui se servent d'un fauteuil roulant pour se déplacer et l'on recherche beaucoup plus les endroits disponibles. On est très heureux lorsqu'il y a des endroits. Je ne crains pas pour le moment qu'on abuse de ces espaces parce qu'ils ne sont jamais en quantité dépassant les besoins.

Je dois vous dire aussi que certaines municipalités, certaines villes, ici, dans l'agglomération de Québec métropolitain respectent, tolèrent ou font usage des permis et des vignettes émis par la ville de Québec. Place Laurier, entre autres, respecte les vignettes qui sont émises par la ville de Québec. Si vous vous placez dans un stationnement réservé aux personnes handicapées au centre commercial Laurier, personne ne va vous déplacer comme à d'autres endroits dans la ville de Sainte-Foy; j'en ai fait l'expérience à plusieurs endroits. J'encourage les municipalités à assumer cette responsabilité pour que les personnes handicapées aient de plus en plus accès à tous les endroits. On aménage des accès pour les personnes handicapées dans les édifices publics. On exige maintenant, lors de la location de locaux du gouvernement ou n'importe où en province, que ce soit accessible aux personnes handicapées en fauteuil roulant. Que les villes assument leurs responsabilités dans ce domaine ayant le pouvoir de délimiter les espaces de stationnement dans leur réseau routier, c'est absolument normal.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Laparairie.

M. Saintonge: On va peut-être déborder un peu. Le ministre nous dit qu'on devrait laisser aux personnes ou organismes qui sont le plus près des gens, comme les municipalités, de décider. C'est une question d'uniformité que vous n'avez pas. Même en parlant du texte des définitions proposées, je comprends qu'on donne certains exemples, que soient considérés comme nécessitant une surveillance ou une aide pour les fins de cette définition, la personne qui répond à l'un des critères suivants. Ce n'est pas exclusif. C'est le paragraphe 1 qui compte. Cela n'empêche pas qu'on puisse interpréter d'une quelconque façon. Vous le savez fort bien, parce que vous avez reçu un mémoire de l'Union des municipalités du Québec et un autre de la ville de Montréal; dans les deux cas, l'Union des municipalités du Québec s'est penchée sur la question et a participé avec l'Office des personnes handicapées à toute l'étude du sujet. La ville de Montréal et l'UMQ demandent deux choses: que les permis ne relèvent pas des municipalités, mais d'un office gouvernemental, la RAAQ, la régie, c'est clair.

Les motifs invoqués, justement, dans le mémoire de la ville de Montréal, c'est fort clair, on le dit: c'est une question d'uniformité. Dans ce cas... Vous me répondez en disant: On va laisser cela au choix des municipalités. Même les municipalités... Si vous lisez attentivement le mémoire de l'UMQ, finalement, les responsabilités municipales ne sont pas dans ce sens. On va y revenir plus tard. Cela ne change pas l'article actuel, c'est simplement la définition. Mais, de toute façon, que ce soient les municipalités qui viennent à l'appliquer éventuellement ou le gouvernement, je dis surtout à cause du fait que vous voulez négocier des ententes valables avec des gens à l'extérieur du Québec et pour assurer aussi que, partout au Québec, quand on réserve une place aux personnes handicapées, on vise les mêmes personnes. Ce n'est pas compliqué, c'est cela qu'on veut. Chaque municipalité peut apprécier quelque chose à son goût, une année, selon le conseil ou selon les pressions sur un conseiller, on va en émettre à une personne ou à une autre. Il n'y aura pas de norme, aucune norme. D'une ville à l'autre, cela va changer.

M. Tardif: M. le Président, je croyais avoir dit au député que j'étais bien conscient du problème que cela pouvait représenter et qu'il pourrait être dans une situation idéale, souhaitable d'avoir une définition acceptable par tout le monde. Mais, on est dans du droit nouveau, qui n'est pas figé encore, et, dans la nomenclature, outre le fait

mentionné par le député, je ne voudrais pas, encore une fois, puisque chacun a cité des cas dans sa famille, ma mère a été victime d'un accident cérébro-vasculaire et elle est restée partiellement paralysée. Elle ne serait pas dans la définition des personnes qu'on retrouve là.

Mais, ceci dit, M. le Président...

M. Saintonge: C'est assez insultant.

M. Tardif: En tout cas, ceci dit, M. le Président, ce que je voudrais tout simplement évoquer ici, c'est que l'Office des personnes handicapées, dans ses commentaires, ne souhaite pas que l'émission des permis se fasse par la RAAQ, parce que, dit-il, on pourrait facilement envisager qu'il serait plus difficile pour les municipalités de connaître les besoins de stationnement des personnes ayant des déficiences et qui habitent leur territoire, d'une part. D'autre part, imaginons que la RAAQ se met à émettre des permis de chaises roulantes ou autrement que vous accolez dans votre pare-brise, est-ce que vous ne croyez pas que cela va être une pression terrible sur les municipalités? On pourra dire: Mof, j'ai un permis de la RAAQ pour stationner et aménagez-en des stationnements.

On peut aussi penser que...

M. Saintonge: Cela doit exister. Ce n'est pas différent, M. le ministre, que la personne, si la RAAQ décide, par exemple, à la suite d'une définition, d'émettre certain permis, la responsabilité des municipalités, c'est les espaces de stationnement, c'est de déterminer dans leur région l'accessibilité à des espaces de stationnement. C'est tellement vrai qu'au niveau des règlements de zonage et d'urbanisme, actuellement, dans les municipalités de construction, c'est inclus que si vous voulez bâtir un édifice à appartements qui comprend douze logements, vous devez automatiquement prévoir tant d'espaces de stationnement adjacents. Vous construisez un centre d'achat de telle superficie...

M. Tardif: Oui, d'accord.

M. Saintonge:... de tant de magasins, cela vous prend un minimum de tant d'espaces de stationnement, autrement, vous n'avez pas le permis de construction.

M. Tardif: Oui, mais c'est pour la construction neuve...

M. Saintonge:... c'est un cas... Mais non, même...

M. Tardif:... le bâti...

M. Saintonge: Évidemment, que le bâti,

on...

M. Tardif: C'est là qu'est le problème.

M. Saintonge: C'est le problème, c'est évident. On ne peut pas, si on parle de droit nouveau, il reste que les normes d'urbanisme sont quand même en place depuis un certain nombre d'années. Dans ce sens, au niveau de la municipalité, ce n'est pas de savoir combien il y en a qui en détiennent ou pas dans sa zone, il y aura à prévoir des espaces de stationnement si, au niveau de la lot, on donne des possibilités à ceux qui voudront reconnaître un tel permis, de prévoir des espaces de stationnement dans leur municipalité. Les municipalités adopteront, à ce moment-là, les dispositions pour faciliter le stationnement aux personnes handicapées. La pression ne sera pas plus grande, qu'ils détiennent un permis ou qu'ils n'en détiennent pas. Dans l'autre cas, cela va aller direct au conseil municipal. Ils vont peut-être le faire de toute façon. Au niveau de l'application des normes, de la définition et de tout le contrôle de cela, ce ne sont pas les municipalités qui devraient subir cela. C'est une norme qui devrait être uniforme au Québec. Trop souvent, dans le domaine municipal, on détermine justement des normes qui sont fixes dans certains cas et qui ne reconnaissent pas la spécificité des régions.

Vous en avez un cas, malgré ce que je dis, il y a des cas qu'il faut prévoir, des spécificités carrément qui s'appliquent à tout le monde. C'est la même chose partout. C'est un cas. Une définition d'une personne handicapée au Québec... Si je pars avec mon auto, si j'ai besoin d'un permis pour stationner avec un véhicule, c'est parce que je reste dans la ville et que je ne me déplacerai pas de là, que je suis dans un cocon fermé, c'est parce que je m'en vais ailleurs.

Je vais vous donner l'exemple d'une ville comme Brossard qui a des centres commerciaux dans son territoire, ce n'est pas par la population, soit 55 000 de population, que le conseil municipal prend son crayon et que le gérant avec le trésorier ou je ne sais qui, pour calculer que, dans Brossard, 55 000, il y a tant de personnes qui peuvent avoir un permis, qui sont handicapées et il y a un besoin de tant de places dans la ville. C'est faux. C'est faux. Dans Montréal, c'est aussi faux. Que faut-il déterminer? C'est au niveau d'un bassin, un grand bassin de population, parce qu'à Brossard, il y a des centres commerciaux, il y a des marchands qui sont sur d'autres rues, qui ne sont pas nécessairement dans un centre commercial. Les gens qui viennent dans ce coin, ce ne sont pas les gens de Brossard, ce sont les gens de Greenfield Park, de Saint-Lambert, de Lemoyne, de Saint-Philippe, de Laprairie,

de Candiac, de Saint-Hubert et nommez-en.

M. Tardif: M. le Président...

M. Saintonge: Donc, à ce moment-là, ce n'est pas Brossard qui va être le plus apte à déterminer, chez-eux, combien d'espaces sont nécessaires pour handicapés dans les lieux d'accès public. À Montréal, c'est la même chose. Cela prend, à mon point de vue, une étude démographique d'un certain bassin de population. La régie peut être à même de l'émettre parce que les permis qu'elle va accorder à ces personnes, elle pourrait les transmettre au bassin des villes concernées, suivant certaines régions et elle pourrait réagir dans ces circonstances pour émettre un nombre de permis suffisant. Ce n'est que cela que j'ai à dire. Je ne veux pas faire un débat pendant des heures mais, uniquement pour vous mentionner que la réponse que vous m'avez donnée ne répondait pas à l'interrogation et peut même confirmer le fait qu'il est nécessaire que le permis soit provincial et non pas municipal, d'une part.

M. Tardif: M. le Président, je ne suis pas prêt à mettre dans le code de la route, une définition de personne handicapée admissible à un permis. Deuxièmement, face à cela, la situation, c'est qu'on dit: On ne fait rien. Or, ce que l'on constate c'est que, au moins trois villes, Montréal, Québec et Drummondville, pour cause, ont demandé, par charte privée, d'avoir le droit de faire cela. Ce que nous proposons ici, c'est que les villes qui le voudront puissent le faire et celles qui ne veulent pas, ne le fassent pas. Ce n'est donc pas contraignant, un, ce pouvoir habilitant. Deuxièmement, il me semble qu'à partir de l'expérience vécue à Montréal, à Québec, à Drummondville et peut-être, tout à l'heure, dans d'autres villes, on en sera venu à cerner assez bien le type de personnes affligées de quel handicap on veut couvrir et donc, pouvoir généraliser. À l'heure actuelle, les définitions qui sont proposées, aussi bien dans la loi que par l'office, ne me semblent pas répondre à ces critères. C'est pour cela que je ne peux pas, en tout cas à ce moment-ci - on pourra, évidemment, lorsqu'on arrivera à ces articles sur le pouvoir habilitant des municipalités, l'aborder - mais je ne suis pas en mesure de mettre dans le code, la définition des personnes handicapées, aux fins dudit code et d'un espace de stationnement.

Le Président (M. Beauséjour): Nous sommes prêts à étudier le paragraphe 9?

M. Ciaccia: Cela dépend du ministre, s'il a un autre libellé ou si on veut revenir...

M. Tardif: Le paragraphe 9 de quoi?

Le Président (M. Beauséjour): Le paragraphe 9 de...

M. Ciaccia: De l'article 1 est suspendu.

Le Président (M. Beauséjour):... l'article 1 est suspendu.

M. Tardif: Non.

Le Président (M. Beauséjour): Non? On le laisse...

M. Ciaccia: Non, vous ne l'avez pas encore...

M. Tardif: Non. Une autre séance parce que...

M. Ciaccia: Cela prend un peu plus...

M. Saintonge: On va revenir à une autre séance?

M. Tardif: Bien, à moins que le député vienne me dire qu'à 18 heures, cela va être fini.

Le Président (M. Beauséjour): Nous allons suspendre l'article 1 et j'appelle l'article 2.

M. Tardif: L'article 2, M. le Président, vise... D'abord, le projet de loi, tel que proposé, assimile ou considère comme propriétaire d'un véhicule routier, la personne qui loue un véhicule pour une période d'au moins un an. Vous avez un papillon qui vous a été envoyé qui clarifie et remplace "qui loue" par les mots "qui prend en location". La personne qui loue, est-ce que c'est le locataire ou le locataire? Donc, pour clarifier cela, on a un papillon qui dit "qui prend en location", pour bien démontrer que c'est le locataire, et que ce locataire qui loue à long terme, de la part des garages, est considéré comme le propriétaire. Cela clarifie la situation parce que, à ce moment là, quand quelqu'un louait un véhicule pour un an, qui est-ce qui recevait la contravention? Est-ce que c'est Harold Cummings Automobile ou, peu importe, un autre garage qui fait la location, ou bien si c'était, effectivement...

M. Saintonge: Vous avez choisi un garage dans mon comté, M. le Président? Est-ce que c'est par hasard?

M. Tardif: C'est à dessein.

M. Ciaccia: L'amendement est adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Remplacer, dans la deuxième ligne du deuxième alinéa de l'article 2, le mot "loue" par les mots "prend en location". Est-ce que

l'amendement est adopté?

M. Ciaccia: Oui. L'amendement est adopté mais j'aurais quelques petites questions au ministre, sur l'article 2. Premièrement, est-ce que vous avez reçu des représentations des locateurs? Est-ce que vous avez discuté de cela avec eux? Est-ce qu'ils sont satisfaits du libellé de l'article maintenant, pour...

M. Tardif: La modification en question, quant à la responsabilité exclusive du locataire à long terme, fait suite à des pressions faites par l'Association des locateurs du Canada. (16 h 45)

M. Ciaccia: Et ils sont satisfaits du nouveau libellé de l'article?

M. Tardif: Oui. C'est d'ailleurs eux qui l'ont demandé.

M. Ciaccia: Quelle est la nécessité d'ajouter le dernier alinéa? Parce que vous avez déjà l'article 39 qui, je pense... Attendez un peu, je l'ai ici le libellé exact.

M. Tardif: On abroge l'article 39 et on rapatrie sur l'article 2 tout ce qui touche le locataire à long terme.

M. Ciaccia: M. le Président, l'article 15, quand vous dites que la personne au nom de laquelle un véhicule routier est immatriculé est responsable d'une infraction. Dans l'article 15, il y a la question de l'enregistrement et l'immatriculation d'un véhicule routier possédé en copropriété, s'effectue au nom du copropriétaire qui en fait la demande. Est-ce que vous créez une responsabilité seulement pour celui qui est enregistré comme propriétaire? Est-ce qu'il y a une responsabilité du copropriétaire? Quelle est la situation exacte?

M. Tardif: M. le Président, imaginons qu'il y a dix personnes copropriétaires. On ne mettra pas les dix noms sur le permis comme tel, sur le certificat d'immatriculation d'enregistrement. Il reste qu'on a un dossier à la régie et cela va être marqué, je ne sais pas moi, Guy Tardif, copropriété et à la régie on a un dossier qui donne la liste des copropriétaires. Mais ce n'est sûrement pas sur le certificat d'immatriculation qu'on va énumérer tous les copropriétaires.

M. Ciaccia: Qui va être responsable de l'infraction imputable au propriétaire? Est-ce que cela va être strictement celui dont le nom apparaît sur le certificat d'immatriculation?

M. Tardif: C'est l'article 2 à ce

moment-là qu'on considère qui serait applicable. C'est-à-dire que c'est la personne au nom de laquelle un véhicule routier est immatriculé. On ne poursuivra pas les dix personnes qui sont copropriétaires.

M. Ciaccia: Les mêmes règles vont s'appliquer pour l'enregistrement.

M. Vézina: Oui, parce que cela se fait ensemble.

Des voix: Adopté tel qu'amendé.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté tel qu'amendé.

M. Tardif: C'est ça.

Enregistrement et immatriculation

Le Président (M. Beauséjour): L'article 3?

M. Tardif: C'est tout simplement un changement au titre qui doit être modifié pour tenir compte de la nouvelle notion d'enregistrement.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 3 est-il adopté?

M. Saintonge: L'immatriculation c'est comme en anglais. Ce n'est pas dangereux de laisser un mot comme cela.

M. Tardif: On n'a pas parlé de carte grise.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 4?

M. Tardif: L'article 4 introduit la notion de l'enregistrement alors que celle du deuxième alinéa parle de l'immatriculation, c'est-à-dire le droit de circuler sur les routes.

M. Saintonge: Sur cela quand on parle de l'enregistrement et de l'immatriculation vous allez avoir un fichier pour l'enregistrement et un fichier pour l'immatriculation.

M. Tardif: Oui, parce que l'immatriculation est un processus annuel, l'enregistrement est quelque chose que vous gardez tant que vous êtes propriétaire du véhicule.

M. Saintonge: Quand vous allez nous l'envoyer ce matin...

M. Vézina: Tout est enregistré. Je disais ce matin qu'avec le nouveau système tout était enregistré avec un dossier unique.

Alors, dans le même dossier on a le permis de conduire de l'individu, on a son certificat d'enregistrement et son certificat d'immatriculation. Autrement dit quand le véhicule ne circulera pas, sur le certificat d'immatriculation va être écrit "ne circule pas" ou "véhicule volé" ou "véhicule..." je ne sais pas quoi. Tout cela est dans le même fichier. Ce sont des entrées de fichier.

M. Ciaccia: Si j'ai bien compris vous avez le permis d'enregistrement d'immatriculation et le permis de conduire.

M. Vézina: Bien oui. Jusqu'à récemment on n'était pas capable de faire le lien entre votre permis de conduire et votre propriétaire d'un véhicule. Maintenant on a un dossier unique qui peut nous permettre de faire le lien entre vous comme conducteur et vous comme propriétaire de véhicule, c'est dans le même dossier. C'est le même fichier qui nous permet de faire cela.

M. Saintonge: J'imagine que pour des fins administratives vous allez avoir un fichier avec les numéros d'enregistrement, non pas d'immatriculation, si vous trouvez un véhicule quelque part, à un moment donné, avec un numéro quelconque, vous allez pouvoir trouver au niveau de l'enregistrement c'est qui le propriétaire même s'il n'est pas immatriculé.

M. Vézina: C'est ce que je viens de vous dire.

M. Saintonge: Vous avez un fichier d'enregistrement à ce moment. Je comprends que dans le processus c'est tout faire dans...

M. Vézina: C'est tout le même fichier. On tente de centraliser la gestion, ce qu'on appelle la GDU, gestion du dossier unique. Bien sûr dans un système informatique il y a toujours des choses secondaires, comme par exemple, les points d'inaptitude. On va retrouver cela bien à part. Mais c'est de tout centraliser qui nous permet d'avoir l'information sur un automobiliste rapidement et de savoir si son véhicule est immatriculé, s'il a le droit de circuler, s'il n'a pas le droit de circuler, s'il a été volé, etc...

M. Le Blanc (Montmagny-L'Islet): Si je comprends bien, c'est le fichier du véhicule, c'est un fichier par véhicule.

M. Vézina: C'est un fichier par automobiliste et par véhicule, les deux sont intégrés dans...

M. Saintonge: Tout est ensemble. Autrement dit...

Le Président (M. Beauséjour): M. le

député de Montmagny-L'Islet.

M. Le Blanc (Montmagny-L'Islet): Il y a une distinction entre une fiche par chaque véhicule et une fiche par chaque propriétaire de véhicule. Un même propriétaire peut avoir quatre ou cinq véhicules tandis que le véhicule peut avoir un propriétaire ou des propriétaires en copropriété,

M. Vézina: Effectivement je vous disais qu'on faisait le lien maintenant entre le conducteur et le nombre de véhicules. À ce moment on ne sait pas si un propriétaire a dix véhicules ou cinq véhicules ou deux véhicules. Maintenant avec le système intégré cela permet de dire le véhicule X, Y et Z appartient à M. X ou à Mme Y.

M. Saintonge: Vous pouvez aussi sortir que M. X a tant de véhicules.

M. Vézina: Absolument.

M. Saintonge: Là-dessus il y en a tant qui circulent et il y en a tant qui ne circulent pas parce qu'ils ne sont pas immatriculés.

M. Vézina: Exactement.

M. Ciaccia: Quel est l'avantage maintenant, supposons dans un cas de vol si un de ces véhicules est volé? Si je comprends bien l'immatriculation ne change pas.

M. Vézina: Cela va être enregistré dès ce moment sur le certificat de ce véhicule - sur le certificat d'immatriculation - qu'il n'a plus le droit de circuler, il est voté. Il est rapporté volé.

M. Ciaccia: Comment identifiez-vous que ce véhicule n'est pas le véhicule de M. Laframboise. Ce n'est pas écrit sur l'automobile que c'est le véhicule de M. Laframboise...

M. Vézina: D'accord.

M. Tardif: En apportant le numéro d'enregistrement untel.

M. Ciaccia: Comment allez-vous... Il y a le numéro de l'enregistrement. Le numéro de série s'il est changé quelle est la différence avec le nouveau système si quelqu'un change de numéro de série, va chercher une autre immatriculation? Où avons-nous bonifié le système?

M. Tardif: L'altération des numéros de série ne devient possible qu'à partir du moment où il y a des trous dedans. Des trous à partir du moment où s'il y a des

vols au tout début ou en fin de piste où on reconstitue des véhicules...

M. Ciaccia: On m'a expliqué ce matin qu'on pouvait enlever le numéro d'enregistrement...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... et le remplacer par un autre. Où avons-nous amélioré le système? Avec le nouveau système, on va encore pouvoir faire cela. La seule chose que j'essaie de comprendre; c'est peut-être un peu lent le vendredi après-midi

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: Où avons-nous amélioré le système à part d'avoir ajouté une autre formalité et d'avoir une autre petite carte dans notre poche?

M. Vézina: M. le Président, si on prenait un exemple, M. le député de Mont-Royal, à l'heure actuelle, le véhicule - on l'a dit ce matin, mais il faut le répéter - qui est chez le concessionnaire n'est pas enregistré. Ce véhicule va maintenant être enregistré. Que va faire le concessionnaire quand il va vendre le véhicule? Il va vous donner la carte d'enregistrement qu'il va avoir endossée et vous allez partir avec la carte d'enregistrement qu'il a endossée, où il y a son numéro, vous allez aller au bureau des véhicules automobiles et vous faites enregistrer le véhicule à votre nom et l'immatriculer à votre nom.

M. Ciaccia: Excusez. On va essayer de suivre le processus. Demain, j'achète une automobile. Je reçois la carte d'enregistrement. D'accord?

M. Vézina: C'est cela, endossée par le vendeur.

M. Ciaccia: Bon, maintenant il n'y a pas de carte d'enregistrement, il y a la carte de...

M. Vézina: L'IM-2C.

M. Ciaccia: Il y a la carte du manufacturier, n'est-ce pas?

M. Vézina: Oui, mais...

M. Ciaccia: Alors, quelle est la... ?

M. Tardif: C'est une fiche technique du manufacturier qui accompagne le véhicule.

M. Vézina: Présentement, si vous allez chercher un véhicule, le vendeur va être obligé de vous remplir une formule IM-2C,

vous émettre un 1M-11 si vous n'avez pas le temps d'aller au garage pour le moment.

M. Ciaccia: Avec cela je vais obtenir une immatriculation.

M. Vézina: Dans dix jours vous allez pouvoir aller immatriculer. D'accord?

M. Ciaccia: La différence est qu'au heu d'avoir cela, je vais avoir la carte d'enregistrement?

M. Vézina: La différence est que vous allez arriver, il va prendre tout simplement l'enregistrement du véhicule, il va l'endosser derrière et à partir de l'endossement, vous allez aller au bureau et vous aurez tout de suite l'enregistrement transféré à votre nom et l'immatriculation qui a été mise à votre nom.

M. Ciaccia: Alors, avec le nouveau système je vais avoir une petite carte du concessionnaire qui est l'enregistrement. Avec cet enregistrement, je vais au bureau d'immatriculation et j'obtiens mon immatriculation. Avec le système actuel, j'ai un autre morceau de papier du concessionnaire; c'est la carte du manufacturier et avec cette carte du manufacturier, je vais au bureau d'immatriculation et j'obtiens l'immatriculation. En termes de protection pour mot et de procédure, rien n'a changé.

M. Vézina: Mais la différence est fondamentale, parce qu'à l'heure actuelle, le véhicule n'étant pas enregistré, il peut être volé entre-temps, premièrement. Deuxièmement, le véhicule...

M. Ciaccia: Excusez, je ne veux pas vous interrompre, il ne sera pas volé si j'ai la carte du manufacturier avec le numéro de série qui correspond.

M. Vézina: Le numéro de série, on vous a dit ce matin qu'à l'heure actuelle le COM s'échange entre concessionnaires. Il est déjà, au moment où il arrive au premier vendeur, souvent il est déjà changé trois fois. Donc, le numéro de série est déjà altéré, si bien qu'après quelque temps on n'a plus de contrôle sur les numéros de série. On ne contrôle pas les numéros de série. Je vous ai dit ce matin que dans notre fichier il y a au moins 35% des numéros de série qui ne sont plus bons; ce ne sont pas les vrais numéros de série.

M. Ciaccia: C'était après, mais au début là il y a le danger...

M. Vézina: Mais au début, c'est la même chose. Aussitôt qu'un concessionnaire...

M. Ciaccia: Quand j'ai une automobile neuve, c'est possible que le numéro de série de l'automobile neuve ait déjà été changé et que la carte du manufacturier ne corresponde pas?

M. Vézina: Absolument, parce que aussitôt que vous demandez...

M. Ciaccia: Mais, comment le manufacturier pourrait-il me donner une carte avec le numéro 12345678, si le numéro de série de l'automobile n'est pas cela?

M. Vézina: Non, mais le principe fondamental c'est de ne plus jamais réinscrire le numéro de série. Alors, le numéro de série arrive chez un concessionnaire; il est immédiatement avec le COM enregistré dans le système. Il ne changera plus de la vie durant du véhicule.

M. Ciaccia: Le numéro de série ne changera plus, mais sur la carte.

M. Vézina: Mais il ne sera plus jamais altéré au fichier registraire de la régie, jamais plus.

M. Ciaccia: Mais sur l'immatriculation non plus il n'est pas changé. Vous ne le changez pas non plus.

M. Vézina: À l'heure actuelle, il est changé au moins sept fois dans la vie d'un véhicule.

M. Saintonge: Sept fois?

M. Ciaccia: Comment?

M. Vézina: Parce que tout se fait d'abord, au départ, entre concessionnaires et aussitôt qu'il arrive chez nous...

(17 heures)

M. Ciaccia: Excusez-moi, comment peut-il se changer...

M. Saintonge: Nous autres, on ne comprend pas.

M. Tardif: Il est retranscrit. Il est retranscrit au moins sept fois.

M. Ciaccia: Si la carte du manufacturier a un certain numéro, le concessionnaire a droit de changer le numéro?

M. Tardif: Non. À partir d'un numéro original, avec combien de chiffres dans le numéro de série?

M. Vézina: Il y en a...

M. Tardif: 42. Non, plus que ça. Il y en

a douze ou quinze. Ce même numéro-là, émis une première fois... Le député de Laprairie a son...

M. Saintonge: Il y en a dix-sept, des chiffres et des lettres.

M. Tardif: Alors, les dix-sept chiffres... Imaginons le COM du manufacturier et il a le véhicule. Le concessionnaire reçoit effectivement la carte, sauf que, entre-temps, il l'a reçue même, parfois, d'avance par télécopieur ou par rapport d'ordinateur, la fiche technique et le numéro de série de chacun, sauf que, entre-temps, il y a une commande qui est entrée et des véhicules qui sont là, il y en a une partie qui est allée chez l'autre garagiste, parce qu'il y avait demandé là.

À ce moment-là, déjà...

M. Ciaccia: À ce moment-là, il ne faut pas qu'il change, il ne faut pas qu'il envoie son COM à l'autre garage?

M. Tardif: Oui, mais il y a des corrections à apporter aux listes. En apportant ces corrections-là et en transcrivant ce que vous faites, c'est que vous risquez d'introduire une première erreur dans un chiffre. La vente se fait, l'immatriculation se fait une autre possibilité d'introduction d'erreur dans la vie normale d'un véhicule, le numéro serait transcrit sept fois.

M. Ciaccia: Le COM, il y a un numéro dessus.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Ce COM ne peut pas changer. Ce COM doit suivre...

M. Tardif: Oui, c'est la transcription qui est faite dans...

M. Ciaccia:... c'est un document qui doit suivre...

M. Tardif: Oui, mais...

M. Ciaccia:... l'auto. Si l'auto va d'un concessionnaire à un autre, avant l'immatriculation, le concessionnaire doit suivre, doit donner ce COM à l'autre concessionnaire. Autrement dit, cette erreur dont vous me parlez ne peut pas arriver, parce que le COM... La seule façon que ça pourrait arriver, ça serait de prendre une automobile, de changer le numéro d'une automobile neuve et de s'assurer de mettre un numéro conforme au COM.

M. Tardif: Est-ce qu'on peut laisser M. Lande exposer...

M. Ciaccia: Certainement, ça me ferait plaisir.

M. Tardif:... les problèmes vécus?

M. Ciaccia: Non, vous allez me compter tant de problèmes vécus. Je sais qu'il y a des problèmes.

M. Tardif: Pas moi?

M. Ciaccia: Non, pas vous. Vous collectivement.

M. Tardif: Nous, collectivement.

M. Ciaccia: J'essaie de comprendre. J'essaie d'aller une...

M. Tardif: D'accord, on va lui demander de nous exposer ça.

M. Ciaccia:... étape à la fois et d'essayer de comprendre chaque étape: où est l'erreur, où est le problème, parce que quand je rencontre, quand j'ai rencontré les concessionnaires, d'après eux, il n'y avait aucun problème. Ils étaient très satisfaits avec le COM. Ils disent: Cela, ça nous a évité tous les problèmes qui existaient avant, les failles et les lacunes, parce que ce document-là qu'ils nous donnent...

M. Tardif: Oui, c'est un apport indéniable...

M. Ciaccia:... il doit suivre l'automobile.

M. Tardif:... mais par la suite.

M. Ciaccia: D'accord. Alors, à ce moment-là, il n'y a pas de problème, le COM doit se conformer, doit être conforme aux numéros de série de l'automobile et si l'automobile est transférée entre concessionnaires, le document le suit et, moi, je ne peux pas obtenir une immatriculation à moins que j'aie ce COM du concessionnaire. Alors, je ne peux pas voler l'automobile.

M. Tardif: Pour le véhicule neuf, première immatriculation.

M. Ciaccia: Pour le véhicule neuf. Parlons du véhicule neuf pour le moment, d'accord. Je ne peux pas voler une automobile et obtenir une immatriculation si je n'ai pas le COM. D'accord? Avec votre nouveau système, je ne peux pas obtenir une immatriculation avec le véhicule neuf si je n'ai pas l'enregistrement. Alors, à ce stade-là, où est l'avantage?

Le Président (M. Beauséjour):...

M. Lalande (Georges): Si vous voulez, on peut reprendre toute la chaîne, du commencement. Un véhicule qui arrive d'un fabricant qui est amené sur une cour de concessionnaire, avec les nouveaux véhicules - il faut dire que ce sont les nouveaux véhicules, depuis un an et demi à deux ans, qui ont des COM - la plupart des séries américaines ont un certificat d'origine du manufacturier. Mais ce ne sont pas toutes les séries, il y a certains véhicules qui n'ont pas encore de COM. Ils ont le numéro de série seulement.

Le véhicule qui entre, qui est fait par fabricant, qui est amené sur une cour de concessionnaire, à l'heure actuelle, quand on vous parle des formulaires IM-2C, c'est que la première immatriculation qui est faite, à l'heure actuelle, elle est faite par le commerçant, par le concessionnaire. C'est lui qui, le premier, va, à partir du COM, vous donner une IM-2C, d'un formulaire, il va vous donner une immatriculation temporaire.

M. Ciaccia: Je ne veux pas interrompre, mais juste pour comprendre. Pour obtenir cette immatriculation temporaire, est-ce que le concessionnaire doit avoir son COM au bureau d'immatriculation?

M. Lalande: Non, ce n'est pas ça. À l'heure actuelle, c'est ce qu'on vous disait ce matin, c'est que les livrets de IM-2C, de ces fameux formulaires-là, qui est une formule de transaction qui permet... En d'autres mots, le commerçant, le concessionnaire devient un mandataire de la régie.

M. Ciaccia: Si vous aviez aboli le concessionnaire comme mandataire de la régie et vous aviez exigé que le COM soit produit, ça aurait réglé ce problème.

M. Lalande: Sauf qu'il faut une première immatriculation ou un premier enregistrement. Le problème, à l'heure actuelle, c'est que le concessionnaire, en vertu d'un pouvoir qui lui est délégué, ce qu'il fait, il remplit une IM-2C, il délivre un certificat d'immatriculation temporaire pour dix jours et, à partir de là, l'individu a dix jours pour partir du concessionnaire pour se rendre à la Régie de l'assurance automobile pour faire la véritable immatriculation permanente.

M. Ciaccia: Pour obtenir cette véritable immatriculation, l'acheteur a-t-il besoin d'un COM?

M. Lalande: À l'heure actuelle, non. Ce qui se fait, à l'heure actuelle, encore une fois, le premier fichage qu'on a de quelqu'un, c'est à partir de l'IM-2C, cette fameuse formule.

M. Ciaccia: Si le COM n'est pas nécessaire pour obtenir la première immatriculation, quel est le but du COM, quand est-il utilisé? Est-il utilisé deux fois?

M. Lalande: C'est le numéro de série bonifié, si vous voulez. À l'intérieur du COM, on retrouve le numéro de série, c'est ça qu'il faut dire, avec des chiffres autovalideurs à la fin, qui permettent de valider à savoir si c'est bien la bonne identification.

M. Ciaccia: Ils ne doivent pas vous produire ce COM pour avoir l'immatriculation?

M. Lalande: Oui, à l'heure actuelle.

M. Ciaccia: À l'heure actuelle.

M. Lalande: Sauf que ce sont les fameux dix jours, le temps qu'il est dans la cour du concessionnaire, c'est là que nous n'avons pas de trace. Il n'est pas enregistré, il n'est pas saisi sur le fichier de la régie tant et aussi longtemps que l'acheteur ne s'est pas présenté à la Régie de l'assurance automobile. Ce que nous proposons à l'heure actuelle...

M. Ciaccia: Je comprends que vous proposez que le concessionnaire obtienne immédiatement l'enregistrement.

M. Lalande: C'est ça.

M. Ciaccia: Ces dix jours où le concessionnaire a son COM et l'automobile est sur son terrain, à ce moment-là, il y a le danger de vol. La seule façon d'éliminer cet aspect, ce sera d'obliger le concessionnaire à obtenir l'enregistrement immédiatement. Si vous donnez dix jours au concessionnaire, vous êtes au même point avec le nouveau système que vous l'étiez avec l'ancien système.

M. Lalande: Encore une fois, non, il y a quand même une différence. À l'heure actuelle, pendant qu'il est sur la cour, pendant qu'il est là, le véhicule qui est subtilisé ou qui est volé, ce qui se fait dans le réseau actuellement, on va chercher le numéro de série qui est ailleurs, si c'est un véhicule qui a été démantelé, on l'applique sur ce nouveau véhicule, et quand il nous arrive à la régie et qu'on n'a pas contrôlé qui était le premier propriétaire, on peut bonifier cette immatriculation.

M. Ciaccia: Minute, là! Supposons qu'on prend la nouvelle automobile qui a été volée, qu'on change le numéro de série, comment peuvent-ils obtenir une immatriculation s'ils n'ont pas un COM?

M. Lalande: Si nous n'avons pas saisi à la Régie de l'assurance automobile une première fois ce COM ou le numéro de série que nous avons une première fois, on n'est pas capable, on est en train de le vérifier.

M. Ciaccia: Si c'est une nouvelle automobile, oublions que vous ne l'avez jamais vue, pas de numéro, rien. Si la loi, je présume, dit qu'avant de donner une nouvelle immatriculation à une nouvelle automobile, j'ai besoin d'un COM, comment une automobile volée peut-elle avoir une immatriculation s'il n'y a pas de COM?

M. Lalande: Très bien. Là-dessus, tenant pour acquis qu'il peut y avoir dix jours, mais il peut y avoir trois mois, six mois que le véhicule est sur le terrain du concessionnaire.

M. Ciaccia: Que ce soit deux mois, trois mois, six mois, si c'est un véhicule neuf, comment la régie peut-elle délivrer une immatriculation sans COM?

M. Lalande: Encore une fois, pour les véhicules neufs...

M. Ciaccia: Parlons pour le véhicule neuf, maintenant.

M. Lalande:... dans les cas de série où il y a un COM - par exemple, les General Motors ont tous un COM dans le moment - dans ces cas de véhicules qui ont des COM organisés, on pourrait faire une vérification. Mais une série de véhicules fabriqués et qui n'ont pas de COM, mais seulement un numéro de série...

M. Ciaccia: Donc, dans les cas où il y a un COM, ce n'est pas possible présentement d'obtenir une immatriculation sans COM?

M. Lalande: Pour certaines séries de véhicules, encore une fois, j'y reviens...

M. Ciaccia: Quand vous dites "pour certaines séries", n'est-il pas possible d'avoir un COM, de décréter, de promulguer une loi disant que le COM est obligatoire pour tous les manufacturiers et que vous ne pouvez pas délivrer une immatriculation sans COM?

M. Lalande: On ne peut pas le faire parce que les normes ANSI, ce sont des normes, fédérales qui déterminent si un véhicule doit être construit avec un COM, qui sont définies par le fédéral qui contrôle les normes de construction d'un véhicule et les numéros de série.

Ce que nous faisons nous...

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a des

manufacturiers qui n'émettent pas de COM?

M. Lalande: Je crois, sauf erreur, que la Renault et Peugeot, par exemple, n'émettent pas de COM à l'heure actuelle ou sont en voie de...

M. Ciaccia: Tous les autres manufacturiers émettent des COM.

M. Lalande: La plupart.

M. Ciaccia: Alors, pour les automobiles neuves, il y a des COM et vous pouvez contrôler l'immatriculation avec le COM.

M. Lalande: On peut, à partir de la première immatriculation que nous avons dans nos bureaux. Ce qui change beaucoup à l'heure actuelle, c'est que...

M. Ciaccia: À ce niveau, pour les automobiles neuves, excepté pour Renault, Lada et Skoda, il y a un COM et vous contrôlez l'immatriculation.

M. Lalande: Encore une fois, je ne suis pas en mesure de vous dire tous les COM parce que cela se fait de façon progressive. Depuis un an, un an et demi il y a des COM et c'est ce qui est amené qui va bonifier beaucoup. Bien sûr, on est toujours avec le véhicule neuf. Rappelons-nous que la majorité des transactions, c'est avec les véhicules usagés à l'heure actuelle. Donc, eux, on les perd complètement.

M. Ciaccia: Pour le moment, restons au neuf et on ira... Avec le neuf, le COM au bureau et là il n'y a pas de problème, cela résout ce problème.

M. Lalande: Est-ce que c'est dans le régime actuel que vous voulez que je continue?

M. Ciaccia: Le régime actuel et modifié,

M. Lalande: Le régime actuel c'est qu'un nouveau véhicule, avec un COM, disons, est dans la cour du concessionnaire, le concessionnaire peut le conserver dans sa cour pendant un, deux, trois ou six mois et il n'y a pas d'obligation d'une façon ou d'une autre d'identifier ce véhicule, il l'a chez lui.

M. Ciaccia: Je ne veux pas répéter, mais il n'y a pas de nécessité de l'identifier. S'il se le fait voler, s'il n'y a pas de COM, il ne peut pas avoir d'immatriculation alors, ce n'est pas le problème...

M. Lalande: Non, sauf qu'encore une fois, un numéro de série qui est pris sur un autre véhicule et même à la rigueur, pour

prendre votre exemple, il peut arriver qu'un véhicule neuf, qui a été fait depuis un an et demi, ait été dans un état accidenté et il n'est plus bon. Le numéro de série à l'heure actuelle ou ce COM qui est sur le véhicule peut être réintroduit sur un véhicule neuf qui vient d'être livré. C'est pour cela que je vous dis que dans le nouveau système, ce que nous faisons, le véhicule qui est amené chez le concessionnaire, le concessionnaire dans un délai - et là c'est déterminé, on l'a dit ce matin, qui pourrait être de... nous ce qu'on voudrait, c'est peut-être une journée ou deux - le plus tôt possible, est obligé de se rendre à la régie faire enregistrer son véhicule...

M. Ciaccia: Est-ce qu'il va obtenir une immatriculation? Juste l'enregistrement.

M. Lalande: Non, c'est un enregistrement ou si vous voulez, une immatriculation sans plaque et sans les frais d'immatriculation complets. Avec un prix qui est minime, il pourra enregistrer ce véhicule, le ramener chez lui et conserver un numéro d'enregistrement pour chaque véhicule. Qu'est-ce qui arrive quand il y a...

M. Ciaccia: Sur l'enregistrement, est-ce que vous avez le numéro de série, la même chose que sur l'immatriculation?

M. Lalande: Exactement. Tout, le COM est entré là-dessus, le numéro de série et c'est là le gros avantage, il va être saisi et de façon permanente. Les transferts ultérieurs qu'il y aura pendant toute la durée de la vie du véhicule, on l'a dit tout à l'heure, c'est à peu près sept fois en moyenne, ce sera toujours à partir de ce premier enregistrement qu'il va être présaisi dans nos fichiers. Donc, il n'y aura pas d'erreur de transcription de chiffres, de fois en fois.

Ce véhicule est enregistré, le concessionnaire le rapporte chez lui et quand un consommateur, le premier acheteur va venir se présenter, ce premier acheteur pourra prendre le véhicule avec l'enregistrement endossé par le propriétaire, c'est parce que l'enregistrement vient dire que le concessionnaire est propriétaire de ce véhicule. Avec cet enregistrement, il se rend dans un centre de service, un centre de la régie et là il peut procéder à son immatriculation.

M. Ciaccia: L'enregistrement...

M. Lalande: Si vous me permettez, quand il va venir pour faire son immatriculation, la régie va pouvoir indiquer de façon informatique, que ce véhicule, on le sait, il a déjà été préenregistré, il était enregistré, de sorte qu'on s'assure qu'il n'y a

pas de confusion à propos du véhicule, c'est bien le véhicule qui a été déjà une fois enregistré qui va maintenant être immatriculé.

M. Ciaccia: C'est un nouveau système, cela fait tout. Quand je dis nouveau, cela ne fait pas tellement longtemps qu'on a le système actuel, une nouvelle immatriculation. N'y avait-il pas, avant le système actuel, un système où on transférait les plaques? Autrement dit, quand je voulais vendre mon automobile à un autre, je prenais mes plaques et on transférait et la plaque suivait l'automobile.
(17 h 15)

M. Lalande: Non...

M. Ciaccia: C'est cela qui se produisait avant.

M. Lalande: Ce qu'il y a...

M. Ciaccia: On contrôlait le numéro. Il y avait toujours un transfert de ces plaques.

M. Lalande: Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que dans le système actuel...

M. Ciaccia: Excusez, M. le ministre, j'ai l'impression que votre nouveau système d'enregistrement, c'est l'ancien système qui existait avant. Oui, parce que l'ancien système avant, on suivait toujours la plaque, on ne l'enlevait pas de l'automobile. Il y avait, appelons cela l'immatriculation, appelez-le enregistrement, ce que vous voulez, pour transférer l'auto, il fallait que je signe en arrière avec ma plaque et celle-ci suivait. Alors, on pouvait suivre le numéro tout le temps à moins que quelqu'un vole l'automobile, change les numéros ou change l'immatriculation. On va pouvoir faire la même chose maintenant, enregistrement ou non. Là, on parle de fraude totale, de quelqu'un qui veut changer les numéros. Alors, ce qu'on fait, c'est qu'on retourne à l'ancien système.

M. Tardif: Avec une différence semblable, M. le Président, et je vais laisser après cela M. Lalande continuer. C'est que, avec l'ancien système, les plaques suivaient le véhicule plutôt que de suivre maintenant le propriétaire. Le député a raison de dire qu'il y avait une espèce... Que l'immatriculation restait collée au véhicule. Cependant...

M. Ciaccia: Exactement. Vous pouviez toujours suivre parce qu'il y avait les numéros.

M. Tardif: Cependant, M. le Président, encore là, on pouvait assister à une espèce de

période où il n'y en avait pas, lorsque le véhicule ne circulait pas parce qu'en principe, encore une fois, l'immatriculation est un droit à payer lorsqu'on veut circuler avec le véhicule.

M. Ciaccia: Mais s'il revenait, avait circulé, il y avait toujours le numéro de série qui pourrait se vérifier et il y avait ce suivi qui pouvait se faire, à moins que quelqu'un ait pris les numéros. Alors, le système du suivi existait par l'entremise du numéro de série sur l'immatriculation qui devait suivre le véhicule plutôt que le système actuel qui a été introduit. Je trouvais qu'avec celui-ci, il pouvait y avoir des problèmes. Si moi, j'enlève la plaque sur mon automobile, je suis propriétaire de la plaque et je vais la mettre sur une automobile, cela cause des problèmes. C'est là que vous perdez le contrôle.

Alors, la raison qui fait que vous venez avec cette réforme, c'est une réforme d'une réforme, et manquée.

M. Lalande: Si vous me permettez, ce qui arrivait dans le système auquel vous faites référence, c'est au moment où l'immatriculation, comme dit le ministre, suivait le véhicule. Actuellement, nous ne revenons pas au... Il y a toujours le système, comme l'a dit le président tout à l'heure, cela suit toujours le propriétaire du véhicule. Cela ne suit pas le véhicule, cela suit le propriétaire du véhicule.

M. Ciaccia: Alors, même avec l'enregistrement, l'immatriculation ne suit pas le véhicule.

M. Lalande: Non, sauf que nous avons les données systématiquement. On est capable de suivre la chaîne des propriétaires de véhicules. C'est qu'on sait en tout temps, quoi qu'il arrive à un véhicule, qui est le propriétaire de ce véhicule, alors qu'actuellement, à cause de l'exemption qu'il y a, que les véhicules qui ne circulent pas n'ont pas besoin d'être enregistrés, nous avons une coupure, là, dans la chaîne des titres.

M. Ciaccia: Supposons aujourd'hui, avec le nouveau système, que le véhicule est enregistré et qu'il ne circule pas. Cela veut dire que pour tant d'années, il n'y a pas d'immatriculation. Si quelqu'un arrive et qu'il veut aller chercher une immatriculation, que doit-il faire? Que va être votre nouveau système?

M. Lalande: Dans le nouveau système, ce qu'il doit faire, c'est que le propriétaire qui peut être le concessionnaire ou quelqu'un d'autre, n'importe quel individu, mais disons le concessionnaire qui a son véhicule

enregistré, va endosser cet enregistrement devant le nouvel acquéreur, l'acheteur. Cet acheteur va partir avec le certificat d'enregistrement qui est dûment endossé, va se rendre dans un centre de service et va demander une immatriculation pour son véhicule. Ce que les gens des centres de services de la régie vont faire, c'est de vérifier si ce véhicule est déjà fiché quelque part. S'il n'a pas été enregistré, on va refuser l'immatriculation. On va s'assurer que ce véhicule vient bien de tel concessionnaire.

Ce qui arrive aussi en pratique, c'est que souvent cela passe de 1, 2 ou 3 concessionnaires. On ne sait plus qui était propriétaire avant la première immatriculation. Ce que l'on fait, c'est simplement d'établir, le plus tôt possible quand un véhicule arrive, qui est neuf, c'est de saisir toutes ses coordonnées et de l'enregistrer et de le suivre nonobstant le fait qu'il circule ou pas. On l'aura tout le temps, tout au long de la série, jusqu'à ce que ce véhicule soit détruit finalement dans les cours de ferrailleurs. Le gros avantage qu'il y a, c'est qu'il sera chez le ferrailleur et déclaré véhicule perdu, perte totale. Ce numéro de série ou ce COM ne pourra plus jamais être réintroduit dans un système. C'est ce qui arrive pour la fraude....

M. Ciaccia: 11 va falloir qu'ils changent de numéro.

M. Lalande: Il faudrait qu'ils arrivent avec un nouveau numéro pour la plupart des nouveaux véhicules; ce sera vers le COM, ce qu'ils ne pourront pas faire. Cela, c'est pour le véhicule qui est neuf. Un véhicule qui est usagé, vous avez un véhicule et vous voulez changer votre voiture, vous vous rendez chez un concessionnaire. Ce que le concessionnaire fait, il va falloir passer à l'enregistrement, il va enregistrer votre véhicule usagé et votre partie, encore une fois, de votre coupon qui est en trois morceaux. Il y a une partie pour l'enregistrement, votre certificat d'enregistrement, d'immatriculation. La partie enregistrement sera laissée au concessionnaire qui va la conserver et il va rester l'immatriculation sur votre certificat. Vous allez prendre les plaques qui sont sur votre vieux véhicule, vous allez les placer sur le nouveau véhicule et vous allez, dans un centre d'immatriculation, pour permettre à l'individu qui est arrivé avec un vieux véhicule de pouvoir continuer avec un véhicule neuf. En arrivant au centre de service de la régie, vous allez pouvoir procéder à votre immatriculation.

M. Ciaccia: Cela ne serait pas...

M. Lalande: Et vous avez un délai de 48 heures...

M. Ciaccia: Cela ne serait pas plus facile ou plus contrôlable de laisser l'immatriculation suivre le véhicule parce que, si vous avez votre enregistrement et vous avez l'immatriculation, le numéro de série sur les vitres... Parce que, si vous vendez l'automobile, il faut que vous vendiez l'enregistrement. Est-ce que cela ne complique pas le système? Vous transférez l'enregistrement et vous gardez l'immatriculation. Cela n'aurait pas été plus facile de transférer le tout? Cela aurait facilité le suivi par l'informatique des numéros. Là, vous savez vraiment que l'enregistrement et l'immatriculation se suivent, tandis que, là, l'enregistrement va là, l'immatriculation s'en va par là-bas et le permis s'en va vers une autre place.

M. Vézina: Vous me permettez de répondre là-dessus? C'est que les automobilistes, quand on fait cela, disent: Cela prend assez de me souvenir de ma plaque, j'en avais une dont je me souvenais, laissez-moi la donc. C'est cela. Ils finissent par dire: Moi, j'avais un numéro que j'ai enfin compris et vous le laissez partir. Je suis obligé de me réhabituer avec un nouveau numéro. C'est cela qu'on vivait. En tout cas m'a-t-on dit, dans l'époque auparavant.

M. Ciaccia: Il faudrait peser cette affaire: Je ne me souviens pas de ma plaque... Il y en a, si vous me demandiez le numéro de ma plaque, même si c'est la même que j'ai depuis plusieurs années, je ne pourrais pas vous le donner, je ne me souviens pas.

M. Tardif: C'est vendredi après-midi...

M. Ciaccia: Je ne me souviens pas de ce que j'ai fait ce matin. Il faut regarder cet inconvénient. L'autre inconvénient, c'est qu'on ne suit pas l'automobile. On ne suit pas les numéros et on complique un peu... Il me semble que cela faciliterait le suivi si la plaque continuait avec l'automobile et le numéro de série. Ce serait un peu plus difficile de voler l'automobile, parce que, là, il faut changer le...

M. Vézina: Cela fait, d'autre part, beaucoup plus de changements de plaques, aussitôt que vous changez de véhicule différent...

M. Ciaccia: Cela ne fait pas plus de changements de plaques. S'il y a...

M. Vézina: Non, mais si vous changez pour...

M. Ciaccia:... 3 500 000 automobiles...

M. Vézina: Un instant.

M. Ciaccia:... qu'on prenne les 3 500 000 et qu'on les mette là-bas ou qu'on laisse les 3 500 000 fixes, cela ne change pas le nombre de plaques. Je n'ai jamais eu deux plaques pour la même automobile.

M. Vézina: Cela change au moment où vous changez, par exemple, pour un véhicule qui aurait une immatriculation différente, pour des véhicules de promenade contre des véhicules de promenade mais des véhicules de promenade contre un véhicule LF...

M. Ciaccia: Cela, c'est une autre affaire...

M. Vézina: Il y a 56 sortes de plaques.

M. Ciaccia:... c'est une autre catégorie. Ils ont toujours changé.

M. Vézina: Si on ne change pas, la plaque reste collée dessus...

M. Ciaccia: Oui, mais le changement de catégorie, je pense, est très minime.

M. Vézina: Ce n'est pas majeur absolument. Dans un cas...

M. Lalande: M. le député, si on conserve la notion d'immatriculation, c'est justement pour enlever un préjudice qui était causé aux citoyens. Avec la notion d'immatriculation, cela voulait dire que, même quand le véhicule ne circulait pas, s'il fallait continuer à l'immatriculer, ils payaient des droits, à ce moment là, pour l'immatriculation. Ce qu'on a voulu faire, c'est, au lieu d'appeler cela immatriculation et immatriculation sans plaque, ce qui équivaut à un enregistrement, on a utilisé les deux termes. Il y aurait une confusion, évidemment, si on avait dit: Vous êtes enregistré mais, dans un cas, vous êtes enregistré pour circuler et dans un autre cas, vous êtes immatriculé pour ne pas circuler. C'était cela la distinction importante. La personne qui ne circulait pas avec son véhicule pendant deux mois, trois mois ou six mois, n'avait pas à payer le plein montant et on trouve que c'est plus juste à l'égard de tout le monde. Pendant cette période où le véhicule ne circule pas, qu'il soit chez le concessionnaire ou chez l'individu, il est seulement enregistré mais on conserve toujours la chaîne des titres, à ce moment là. C'est le but fondamental.

M. Ciaccia: Présentement, est-ce qu'il y a moyen de remiser l'automobile pour mettons six mois et ne pas payer le plein montant?

M. Lalande: Oui, il y a moyen de le

faire à l'heure actuelle sauf qu'il faut faire une transaction au centre de service. Il faut demander un crédit pour un certain temps et réappliquer par la suite avec tous les ajustements qu'il y a au niveau de la tarification.

M. Ciaccia: Oui, mais je garde ma plaque, je ne vous remets pas ma plaque.

M. Lalande: Mais au moment d'un transfert de propriété, quand vous vendez ce véhicule-là - et il est vendu à un concessionnaire pendant un certain temps - avant qu'il ne le revende une deuxième fois, il peut être là un mois, deux mois, trois mois ou six mois; il faut qu'on conserve cette filière-là. Cela voudrait dire qu'il faudrait continuer à l'immatriculer pendant qu'il est chez le concessionnaire. Or, l'immatriculation du concessionnaire, on ne peut pas demander à quelqu'un qui a 100 véhicules sur son terrain de payer le plein montant de cette immatriculation pendant les trois mois. On lui dit: Non, on ne veut pas vous faire payer, on veut simplement conserver la ligne. C'est pour cela qu'on parle d'enregistrement ou si vous voulez encore une fois, on pourrait y revenir, une immatriculation où vous n'avez pas besoin de plaque minéralogique, de plaque métallique.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez des chiffres sur la récupération des vols, durant le nombre d'années, jusqu'à quand...

M. Lalande: On peut vous fournir...

M. Vézina: Autrement dit, est-ce que vous avez...

M. Ciaccia:... le nombre de vols et le pourcentage de récupération quand on avait l'ancien système, avec le système actuel.

M. Tardif: Les derniers chiffres parlaient de 700 et quelques véhicules volés par 100 000 immatriculés, si ma mémoire est bonne, dans la dernière année courante. Ils parlaient d'un taux de récupération de l'ordre de 64% comparativement à 88% où nous étions ailleurs.

M. Lalande: 84% en Ontario et 80% pour l'ensemble du Canada.

M. Tardif: Cela ne répond pas à la question du député à savoir si nous avons des données sur l'ancien système, lorsque les plaques suivaient le véhicule plutôt que de suivre le propriétaire et après. Ce genre de données est disponible dans l'annuaire des statistiques de criminalité de Statistique Canada, M. le Président et les taux de vols et de récupération par 100 000, j'ai des séries de statistiques qui existent depuis 1920

et on pourrait vous sortir cela.

M. Ciaccia: Non, mais pour le Québec.

M. Tardif: Je ne l'ai pas de mémoire.

M. Ciaccia: Je ne m'attendais pas que vous l'ayez de mémoire mais la régie doit avoir ces statistiques-là; peut-être pour lundi, au début de la semaine, pour la prochaine séance.

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Saintonge: Les transferts de la petite plaque que je voudrais avoir. On va aller au garage et on va l'avoir. Cela va être transmis quand même au bureau des véhicules à un moment donné... Un des problèmes actuels, c'était la question qu'il y avait 7 fois le numéro qui était écrit. Le vendeur qui va venir. Je vais acheter mon véhicule, telle sorte de véhicule, il me donne la petite carte d'enregistrement. Quand je vais aller chercher mon certificat d'immatriculation.

M. Vézina: Il est déjà enregistré chez nous. On pitonne, on le sort. Il est déjà enregistré votre véhicule. La première fois qu'il est entré au pays, il a été enregistré. Il ne sera plus jamais retranscrit après cela, on a juste à pitonner et à vous sortir exactement le numéro.

M. Saintonge: D'accord. Quand il a été retranscrit, vous voulez dire d'une formule à l'autre. C'est ça?

M. Vézina: Oui, c'est ça. Il n'y a plus jamais de retranscription d'une formule à l'autre.

M. Saintonge: Cela va se faire comme quand on émet un certificat d'immatriculation. Actuellement, on en émet à bras comme on dit.

M. Vézina: C'est ça, on émet des formules 1M-11 et des formules 1M-12, des formules 1M-10, des 1M-2C. Tout cela est transcrit à la main. On enlève tout cela. Toutes ces formules-là disparaissent.

M. Saintonge: Dans chaque bureau d'immatriculation, cela va être pitonné et ils vont nous sortir cela.

M. Vézina: C'est déjà comme cela dans tous les centres de service de la région. Ce qu'on va passer, c'est maintenant...

M. Saintonge: Au privé.

M. Vézina:... À informatiser les privés.

M. Saintonge: Il ne faut pas que les machines manquent...

M. Vézina: C'est le problème du siècle, M. le député.

M. Ciaccia: Tantôt vous avez mentionné qu'un des problèmes c'était avec l'IM-ZC. Il faut remplir la formule et vous avez dit, qu'il pouvait y avoir des difficultés, des erreurs. Mais pour obtenir l'enregistrement, il va falloir remplir des formules aussi. Dans les caisses populaires, maintenant, c'est fait manuellement.
(17 h 30)

M. Vézina: Tout va être mécanisé. En septembre 1986 on va avoir tout fini. Comme je vous disais, on est en train de mécaniser les centres de service. Nos centres de service sont déjà mécanisés. On fait le dossier unique présentement et là on s'en va vers l'ensemble de la mécanisation de tout.

M. Ciaccia: Tout le système d'enregistrement que vous préconisez dans la présente loi, est-ce que vous avez référé ce matin à d'autres juridictions? Est-ce que c'est exactement pareil ou bien si c'est une adaptation au Québec tenant compte du système actuel, tenant compte que l'immatriculation ne suit pas l'automobile? Autrement dit est-ce que c'est un système... si je vais analyser le système actuel est-ce que je vais trouver exactement le même dans d'autres juridictions ou bien si je vais trouver des différences?

M. Vézina: Vous allez trouver exactement les mêmes renseignements, les mêmes adresses, les mêmes noms etc.

M. Ciaccia: Non pas les renseignements.

M. Vézina: Avec peut-être des noms différents. Comme je vous ai dit ce matin, on aurait pu dire: On garde "immatriculation" comme terme, on dit qu'il y a deux volets, ce que disait tantôt Georges Lalonde. Effectivement "immatriculation sans circulation" "immatriculation avec circulation". On aurait pu faire comme cela. Ce sont plus des termes qu'autre chose.

M. Ciaccia: Je ne parle pas de renseignements parce que évidemment les renseignements sont pareils... En Amérique du nord, ils vont être tous pareils, il va y avoir le numéro de série, il va y avoir le numéro d'immatriculation. Je parle du processus, des étapes, des technicités, tout ce que vous voulez l'appeler. Vous établissez une certaine procédure dans le projet de loi actuel pour enregistrer des automobiles. Est-ce que cette procédure est exactement la même dans d'autres juridictions?

M. Vézina: Exactement la même, je ne pourrais pas répondre à cela, mais c'est exactement le même processus. Cela peut différer un peu.

M. Ciaccia: On pourrait dire que dans un sens...

M. Vézina: Le "Title Law" vous avez cela.

M. Ciaccia:... même aujourd'hui c'est le même processus tout partout parce qu'on achète une automobile et il faut obtenir une immatriculation et il faut l'obtenir du gouvernement. Dans ce sens, le processus est semblable partout.

M. Vézina: Prenons en Nouvelle-Écosse. En Nouvelle-Écosse, dès que le véhicule arrive, il est enregistré et il a déjà les liens de propriétaire dessus parce que c'est un "Title Law", c'est vraiment cela. Cela va plus loin encore comme renseignements que ce que nous cherchons mais c'est la même procédure. On ne pourrait pas dire en comparant les deux systèmes que c'est la même chose à la régie, sûrement pas parce qu'eux vont plus loin. Quand on compare aux États-Unis c'est la même chose. Je ne peux pas répondre oui à votre question.

M. Ciaccia: Est-ce qu'en Nouvelle-Écosse, exception faite du "Title Law", ils ont les trois petites cartes: enregistrement, permis de conduire et immatriculation? Et quand ils vont transférer l'automobile, ils vont prendre une de ces cartes...

M. Tardif: L'enregistrement et l'immatriculation et l'avis de changement d'adresse.

M. Vézina: Le changement de date, le changement d'adresse.

M. Ciaccia: Le changement d'adresse. Quand, en Nouvelle-Écosse, ils transfèrent l'automobile, est-ce que la procédure est la même? Ils transfèrent l'enregistrement et gardent l'immatriculation?

M. Vézina: Il y a un endossement de cet enregistrement ou de cette immatriculation qui est fait.

M. Ciaccia: Est-ce que l'immatriculation suit l'automobile en Nouvelle-Écosse?

M. Vézina: Je ne peux pas vous répondre. Cependant, sur le "Title Law"...

M. Ciaccia: Vous ne savez pas si c'est la même chose.

M. Vézina: Ce que je peux vous dire sur le "Title Law" pour rejoindre un système qu'on connaît bien ici au Québec, c'est le système d'enregistrement immobilier dans les bureaux d'enregistrement. Il y a deux effets importants sur le "Title Law", ce sont les liens financiers ou les liens qu'on fait avec le créancier, en d'autres mots les compagnies de finance ou quoi que ce soit. On ne peut pas transférer un véhicule sous le règne du "Title Law" sans que le créancier soit d'accord pour le transfert etc. C'est un premier point. Le deuxième et ce qui est le plus important peut-être, c'est que le "Title Law" confirme le droit de propriété. C'est important. Il vient nettoyer, il vient créer un droit de propriété. Quand quelqu'un est immatriculé en vertu du "Title Law" il est le propriétaire, sauf contestation. C'est important. Nous ne voulons pas aller jusqu'à ce point parce que cela veut dire d'examiner les documents pour bien s'assurer qu'il est le véritable propriétaire. Ce sont ces deux liens qui sont importants sur le "Title Law" et que nous, en termes d'étapes, comme nous disions ce matin, nous ne sommes pas tout à fait rendus-là.

M. Ciaccia: Il y a d'autres problèmes aussi. Les notions juridiques de "Title Law" c'est une hypothèque sur un meuble et on ne prévoit pas ces notions dans notre système du Code civil. C'est un autre problème mais je voulais me limiter strictement... Oublions le "Title Law", les procédures, parce que si, par exemple, on dit: Dans l'autre juridiction, il y a une récupération plus forte des automobiles volées, il faudrait s'assurer que la procédure que nous avons est la même procédure que dans d'autres juridictions, autrement est-ce une amélioration que l'on apporte ou une complication?

Je viens d'entendre qu'on ne sait pas si en Nouvelle-Écosse l'immatriculation suit l'automobile. Peut-être que cet aspect-là, c'est l'aspect qui permet la récupération. Je pose la question, je ne le sais pas. Si on institue un système pour récupérer les automobiles parce que le système existe ailleurs, il faudrait qu'il soit le même.

M. Vézina: Ce que je peux vous assurer, M. le député, c'est que cela fait deux ans que l'on travaille sur ce phénomène d'enregistrement parce que, effectivement, notre mandat de registraire est très mal assumé présentement et, bien sûr, les corps policiers, à qui l'on doit donner les renseignements, protestent contre l'inefficacité du système. Alors, je peux vous assurer d'une chose, c'est qu'il y a énormément de contacts dans ce domaine-là, non seulement en Amérique du Nord, mais aussi avec d'autres juridictions. On a assisté à presque tous les congrès, associations, colloques, etc., qui ont eu lieu dans ce

domaine-là et je peux vous assurer que tout le monde évolue dans le même sens que nous, vers un enregistrement et une chaîne complète des titres de la propriété du véhicule.

M. Ciaccia: Pouvez-vous me dire si dans les autres juridictions, où il y a ce système d'enregistrement, il y a aussi le système des plaques qui suivent l'automobile?

M. Vézina: Je vais m'informer de cela, parce que cela ne nous apparaissait pas...

M. Tardif: Dans la plupart des États, là où on voit les vignettes apposées quant au mois et à l'année, dans la plupart de ces cas-là, c'est que la plaque suit le propriétaire comme tel.

M. Ciaccia: Peut-être que l'aspect...

M. Tardif: On peut vérifier cela.

M. Ciaccia: Oui, on peut vérifier, parce que peut-être qu'il sera nécessaire de faire des améliorations, d'apporter le système d'enregistrement, mais l'aspect qui est vraiment critique pour les récupérations n'est peut-être pas l'enregistrement, mais ce serait l'immatriculation qui irait sur l'automobile.

M. Vézina: Mais...

M. Tardif: Cela ne réglerait pas le problème de charger au propriétaire qui ne roule pas avec un véhicule, pour maintenir la chaîne de propriété le plein coût de l'immatriculation alors qu'on pourrait se contenter de l'enregistrer.

M. Ciaccia: Oui, mais il y a moyen de prévoir cela. Soyez certain que dans d'autres juridictions on doit avoir le même problème.

M. Tardif: Je suis d'accord, il faudrait introduire un autre mécanisme. Là, c'est celui-là qui est proposé. Mais on peut facilement vérifier cet aspect-là.

M. Ciaccia: Ce serait bon de savoir.

M. Vézina: Nous allons vérifier cet aspect-là, mais je vous ferai remarquer ceci: à l'heure actuelle, l'étalement est fait sur douze mois, si bien que vous avez sur une plaque l'année et le mois de renouvellement. Le mois qui vous est attribué est fonction de la première lettre de votre nom de famille, si bien que si vous prenez la plaque et vous faites suivre le véhicule, voyez-vous le bordel que cela va causer? On va être obligé à la fois de changer chacun des... Là cela reste le même mois tout le temps et je pense que le ministre a raison - on va vérifier et on vous apportera cela lundi -

partout où l'immatriculation est étalée avec deux vignettes, cela suit l'individu et non pas le véhicule. On va vérifier.

M. Ciaccia: C'est l'individu qui est immatriculé, pas l'automobile.

Une voix: Pardon?

M. Ciaccia: Vous savez, collé devant lui, c'est un numéro.

M. Saintonge: On poigne à gauche.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 4 est-il adopté?

M. Saintonge: M. le Président, vous êtes formidable.

Le Président (M. Beauséjour): Merci.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté. L'article 5? Il y a un papillon.

M. Tardif: Le papillon, où est-il? Alors, dans le papillon, c'est la suppression du mot "vélomoteur". S'il faut que je le lise entièrement, M. le Président... "Il est proposé de supprimer dans la première ligne du paragraphe 3 de l'article 6, le mot "vélomoteur"."

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que l'amendement est adopté?

Une voix: Le papillon, on l'a adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté.

M. Tardif: D'accord. Quant à l'article lui-même. Si on les prend - parce que, quand même, il y en a un certain nombre - si je prends l'article 6, enfin...

M. Saintonge: J'aurais une question.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Je ne regarde peut-être pas le... C'est avec l'article 4. L'article 5 actuel de la loi n'est pas modifié par la loi actuelle. L'article 5 du Code de la sécurité routière, on dit: "Le propriétaire d'un véhicule routier qui s'établit au Québec doit se conformer à l'article 4 dans les 30 jours qui suivent son établissement".

Étant donné qu'on apporte une notion importante au point de vue de l'enregistrement d'un véhicule et on va être obligé aussi de... Cela doit se conformer à l'article 4 dans les 30 jours, l'ancien article 4 parlait d'immatriculation obligatoire. Là, on va parler d'enregistrement obligatoire.

Qu'est-ce qu'on entend comme établissement? S'établir au Québec, qu'est-ce que ça veut dire?

Dans la loi, on le réfère à rien, actuellement, au point de vue de s'établir au Québec. Je ne sais pas à quoi on réfère exactement. Je comprends, mais c'est s'établir au Québec. Je vais vous donner un exemple. Je ne sais pas, moi, on a un club...

M. Tardif: M. le Président, je pense qu'il y a une partie de la réponse de ça qui se trouve dans le... Enfin, je ne sais plus si c'est alinéa ou paragraphe, en tout cas, 6. 3.

M. Saintonge: 6. 3.

M. Tardif: Oui, enfin, l'article 5 du projet de loi qui modifie l'article 6 du Code de la sécurité routière, paragraphe 3. "Les véhicules de promenade, la motocyclette ou le vélomoteur - on a enlevé le vélomoteur, ça a sauté - le cyclomoteur, la remorque ou la semi-remorque d'une personne dont la résidence principale est située hors du Québec pour une période de six mois consécutifs depuis l'arrivée du véhicule au Québec". Donc, ce sont les véhicules exempts d'immatriculation et d'enregistrement. Est-ce que c'est ça dont voulait parler, le député?

M. Saintonge: Bien, non. Je ne sais pas, parce que, là, on va changer...

M. Tardif: Non?

M. Saintonge: Si, par exemple, vous prenez quelqu'un qui demeure aux États-Unis, est propriétaire d'un véhicule routier, s'établit au Québec, il doit se conformer à l'article 4 dans les 30 jours qui suivent son établissement. C'est quoi, s'établir au Québec? Est-ce que c'est venir au Québec tant de mois par année?

M. Tardif: C'est prendre chef-lieu, c'est prendre résidence.

M. Saintonge: Est-ce que c'est résidence ou domicile? C'est un problème, hein? Il ne faut pas oublier ça. Madame, M. le Président, là-dessus, vous venez d'oublier que vous imposez une obligation à quelqu'un de faire un enregistrement, à défaut de quoi, il y aurait une sanction, mais je peux...

M. Tardif: Mais il est obligé d'immatriculer. Il est obligé d'immatriculer actuellement.

M. Saintonge: Oui, mais...

M. Tardif: Ce qu'on dit, c'est qu'au même moment où il va devoir prendre ses plaques au Québec, au même moment où il fait la demande pour ses plaques, il fait la

demande, automatiquement, il a son permis d'enregistrement aussi.

M. Saintonge: L'article 4 dit...

M. Tardif: C'est la même démarche.

M. Saintonge: En tout cas, l'article 4 me dit - je le lis, l'article 5 - "Le propriétaire d'un véhicule routier qui s'établit au Québec doit se conformer à l'article 4 dans les 30 jours qui suivent son établissement". À l'article 4, on dit... On ne parle pas d'immatriculation, on parle purement et simplement, à ce moment-là, d'enregistrement.

3e peut avoir un véhicule qui a été immatriculé ailleurs. J'arrive ici...

M. Tardif: Non. L'intitulé a été modifié pour parler d'enregistrement et d'immatriculation à l'article 3; on l'a vu.

M. Saintonge: L'immatriculation, d'accord.

Une voix: D'accord, on parle des deux.

M. Tardif: D'accord?

M. Saintonge: D'accord, les deux. Même à ça, si on parle des deux...

M. Tardif: Le code l'obligeait, à l'article 5, à immatriculer son véhicule dans les 30 jours. C'est ça?

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: Dorénavant, dans les 30 jours, il devra faire les deux gestes, mais il les fait simultanément, en même temps qu'il fait sa demande d'immatriculation, c'est seulement à l'enregistrement. Il reçoit les certificats avec les trois volets mentionnés. C'est une seule et même opération pour lui; il n'y a pas de nouvelle obligation. Je ne sais pas si ça répond au député.

M. Saintonge: Est-ce qu'en droit, c'est toujours sur la résidence, ce n'est pas sur le domicile? C'est la résidence principale ou quoi, qu'est-ce qu'on dit? C'est ça?

M. Tardif: Nos codes civils parlent de la résidence, c'est ça.

Le Président (**M. Beauséjour**): L'article 5 est-il adopté?

M. Saintonge: Non, M. le Président.

M. Tardif: Pardon?

Le Président (**M. Beauséjour**): J'ai cru entendre non.

M. Saintonge: Si on adopte l'article 5, ce sont les articles 6 à 11 qui sont remplacés, 6, 7, 8... (17 h 45)

M. Tardif: Est-ce que je peux expliquer deux minutes? C'est que l'article 5, en fait, qui reprend les articles 6 à 11 comme tels, énumère les véhicules qui sont exempts et d'enregistrement et d'immatriculation. Cela reprend l'ancienne nomenclature plus deux nouvelles, c'est-à-dire, au premier alinéa, la machinerie agricole déterminée par règlement du gouvernement et dont un agriculteur est propriétaire et à 2c, le contrat de location conclu à l'extérieur du Québec. Essentiellement...

Une voix:...

M. Tardif: Ce n'est pas une nouveauté? J'avais lu rapidement et j'avais écrit "nouveau". Donc, ça se limite à la machinerie agricole, c'est ça?

C'est un réaménagement tout simplement.

M. Saintonge: Il n'y a pas de changement? En principe, ce sont les mêmes choses.

M. Tardif: On regroupe en un seul article la nomenclature des véhicules qui sont exempts à la fois et de l'immatriculation, et de l'enregistrement, point.

M. Saintonge: La question qu'on se pose, je vous avouerais honnêtement que c'est bien vrai, on dit: Ils sont exempts de l'enregistrement et de l'immatriculation, 1, 2, 3 et 4. Dans certains cas, on dit qu'il y a des cas où on sera enregistré, mais on ne sera pas immatriculé. Mais là, on n'a ni enregistré, ni immatriculé dans tous ces cas.

M. Tardif: À l'heure actuelle, tous ces véhicules sont exempts d'immatriculation en vertu des articles 6 à 11. C'est ça? On dit que ces mêmes véhicules qui, jusqu'à maintenant, étaient exempts d'immatriculation au Québec, sont aussi exempts d'enregistrement. D'accord?

M. Ciaccia: Ils n'ont pas la protection, ils ne peuvent pas être volés.

M. Tardif: Machinerie agricole déterminée par règlement du gouvernement, etc. Les touristes, pour six mois, on ne les obligera pas de... Ils étaient déjà exempts d'immatriculation et ils sont exempts d'enregistrement. Donc, ce qu'on fait, c'est qu'on reprend la même nomenclature, on fait quelques changements cosmétiques et on dit: Ces mêmes véhicules qui étaient exempts d'immatriculation sont aussi exempts

d'enregistrement. D'accord!

M. Saintonge: Je suis en train de comprendre tantôt, avec certains articles ou certains paragraphes, alinéas et paragraphes, ils étaient exempts d'enregistrement et d'immatriculation... À troisièmement, on dit: "Le véhicule de promenade... d'une personne dont la résidence principale est située hors du Québec, pour une période de six mois consécutifs depuis l'arrivée du véhicule au Québec". Cela veut dire que si la personne conserve sa résidence principale hors du Québec, mais qu'elle entre avec un véhicule qui reste ici pour plus de six mois, il faudra qu'elle vienne le faire enregistrer et éventuellement aussi, l'immatriculer.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Un joueur des Expos qui demeure à West Palm Beach comme Garry Carter, par exemple, et qu'antérieurement cela ne s'appliquera plus...

M. Tardif: Il a été échangé.

M. Saintonge: On pourrait en nommer un autre, Tim Raines, il est encore là...

M. Tardif: Je ne suis pas diable cela, mais j'ai entendu cela.

M. Saintonge: Je prenais un exemple parce que j'ai dit à West Palm Beach comme Garry Carter parce que cela ne s'appliquait pas à un autre gars - on vise une formalité dans un cas existant - l'autre il n'est pas là. Si la personne arrive ici avec un véhicule, sa résidence principale est, par exemple, à West Palm Beach et il vit à Montréal, il reste ici pendant six mois avec son véhicule. Son véhicule est au Québec, il va être obligé de le faire...

M. Vézina: Ce sont exactement les mêmes juridictions qu'aux États-Unis, qu'en France, qu'en Europe, tout le monde permet six mois. Tout le monde tolère six mois et après cela, ils disent: Si vous allez en France, ce sera la même chose. C'est la même chose partout.

M. Saintonge: S'il retourne à West Palm Beach avec son auto à la fin de la saison de baseball, il va avoir une plaque du Québec.

M. Vézina: Il aura droit à six mois là-bas.

M. Saintonge: Ce que je veux dire, c'est cela pareil. Cela lui prendrait une plaque du Québec si le véhicule est ici.

M. Ciaccia: Avec son salaire, il n'aura pas de problème.

M. Tardif: 8 000 000 \$.

M. Saintonge: Il n'est plus là, il n'a plus de trouble.

Une voix: Il n'aurait jamais eu de trouble avec cela, M. le député.

M. Saintonge: Je me demande, j'imagine que là-bas aussi...

M. Tardif: Ils accordent les mêmes droits aux Québécois qui sont là en Floride.

M. Saintonge: Quand on parlait d'enregistrement d'un véhicule, c'est là que vous avez... On parle d'immatriculation aussi, cela me semble au niveau du titre. S'il y a un enregistrement, c'était une condition au transfert du véhicule aussi. C'est pour cela que je me posais la question à savoir si cela apportait un changement à cause de cela dans un cas.

Une voix: Quand il va vendre sa voiture, s'il la vend au Québec, le nouveau propriétaire va venir l'enregistrer, l'immatriculer.

Le Président (M. Beauséjour): L'article 5 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Beauséjour): Adopté tel qu'amendé. J'appelle l'article 6 et il y a un papillon.

M. Tardif: M. le Président, je pense qu'on ne se comprend pas. On est toujours à l'article 5. L'article 5 remplaçait les articles 6 à 11.

Le Président (M. Beauséjour): Oui, mais il est adopté tel qu'amendé.

M. Saintonge:... tout fait cela.

M. Ciaccia: C'est un bon président.

M. Tardif: À l'article 12, qu'est-ce qui arrive? Qu'est-ce que c'est cela?

Le Président (M. Beauséjour): C'est dans l'article 6, M. le ministre et il y a un papillon.

M. Ciaccia: 6, cela vient après 5.

M. Tardif: M. le Président, cela va. Si vous me dites que c'est réglé. C'est parce que d'habitude, vous... Vous m'aviez habitué, hier, à y aller au compte-gouttes, mais là...

Le Président (M. Beauséjour): Cela dépend de quelle façon on me présente les

amendements.

M. Tardif: Bien, M. le Président.

M. Saintonge: Là, on les adopte sans les regarder?

M. Tardif: D'accord. Alors, on est rendu à 7...

Le Président (M. Beauséjour): 6, l'article 6. Il y a un papillon.

M. Tardif: On a un papillon, M. le Président. D'une part, on propose de remplacer le mot "renseignements" par "conditions", pour ce qui est des... Je lis le paragraphe: "Le propriétaire d'un véhicule routier demande l'enregistrement selon les formalités déterminées par règlement de la régie et doit remplir les "conditions" établies par règlement... ", au lieu de parler des "renseignements requis", comme tels. C'est le papillon.

L'article 6 qui modifie l'article 12 du Code de sécurité routière établit les conditions qu'un individu ou qu'un propriétaire de véhicule doit remplir pour procéder à l'enregistrement de son véhicule et...

M. Ciaccia: L'amendement que vous avez apporté, qu'est-ce que cela change?

M. Tardif: Il change le mot "renseignements" par "conditions".

M. Ciaccia: Il change les mots, cela, je suis capable de le lire mais les conséquences de cela, c'est quoi?

M. Tardif: C'est que, tout simplement, en réalité, les renseignements requis cernaient mal les pouvoirs qu'avaient, en réalité, le gouvernement d'exiger tel type de renseignements. On dit: L'enregistrement sera consenti moyennant que ou à la condition que les renseignements suivants soient fournis.

M. Ciaccia: Quelle est la différence de dire: "Il doit remplir les conditions établies par règlement du gouvernement" ou "il doit accompagner sa demande d'une déclaration contenant tous les enseignements requis par règlement du gouvernement"? Les conditions peuvent demander des renseignements.

M. Tardif: Il semblerait que, du point de vue des légistes qui ont révisé le texte, il apparaissait préférable de parler des conditions, comme pour le permis de conduire: On vous décerne un permis de conduire à la condition que..., 1, 2, 3, 4, 5, c'est tout.

M. Ciaccia: Les concessionnaires ne vous ont-ils pas fait des représentations quant à cet article?

M. Tardif: Cela ne changerait rien. Que ce soit pour des renseignements requis ou des conditions.

M. Ciaccia: C'est justement cela. Ils vous ont fait des représentations sur l'article et cela ne change rien à ce qu'ils vous ont demandé.

M. Tardif: M. le Président, les demandes des concessionnaires ne portaient pas sur la nature des conditions exigées mais sur les délais...

M. Ciaccia: Non, vous demandez...

M. Tardif:... sur les coûts.

M. Ciaccia:... plus que cela.

M. Tardif: Les délais et les coûts essentiellement.

M. Ciaccia: Plus que cela.

M. Tardif: Quoi?

M. Ciaccia: Elles portaient...

M. Tardif: Je peux sortir la lettre.

M. Ciaccia: Ah! Il peut sortir la lettre! Elles portaient sur... Ici, il y a trois différences de règlement.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Dans le même article, il peut y avoir le règlement de la régie, après cela, il faut s'adapter au règlement du gouvernement et après cela, il faut revenir et il y a un autre règlement de la régie. Eux, voulaient simplifier, non seulement le nombre de règlements mais les sources de règlement. Ils voulaient savoir où ils en étaient, ce à quoi ils devaient s'attendre.

M. le Président: je voudrais juste porter à l'attention du ministre avant l'ajournement, un autre point important. Je voudrais informer le ministre...

Le Président (M. Beauséjour): Est-ce que les membres de la commission sont...

M. Ciaccia: Juste 30 secondes.

Le Président (M. Beauséjour):... d'accord pour prolonger.

M. Saintonge: 32 secondes.

M. Ciaccia: 32 secondes. Je voudrais

juste informer le ministre que, parce que son gouvernement n'a pas réglé la grève chez Quebecair, je vais être obligé de prendre l'autobus ce soir. Je demanderais au ministre, s'il vous plaît, de se dépêcher à régler le conflit avec Quebecair afin que je puisse me rendre chez moi avec plus de confort et un peu plus vite qu'en prenant l'autobus Voyageur.

Le Président (M. Beauséjour): M. le député de Mont-Royal. Alors, comme il est 18 heures...

M. Tardif: J'ai beaucoup d'autres raisons de vouloir régler le conflit de Quebecair mais tant mieux si, en plus, cela peut accommoder le député de Mont-Royal.

Le Président (M. Beauséjour): Merci. Alors, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 2)