

D 922.1-A

(novembre 1983 à 1987)

POLICE

CIRCULATION

CONTRAVENTIONS



archives  
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT

LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

# LISTE DES DOCUMENTS AUTRES QUE DES COUPURES DE PRESSE

ALMANACH DU PEUPLE - 1985  
Le sabot de Denver

GAZETTE OFFICIEL DU QUEBEC - 18 octobre 1986  
Projet de loi d'intérêt privé - modalités du remorquage & remisage des véhicules  
- réaménagement de son territoire  
- les taxes municipales à être imposées et perçues sur un hippodrome

# Some Downtowners won't give up their cars, despite the hassles

by Bruce Wallace

At two o'clock on a Thursday afternoon, Gavin Ross gets into his car in the underground garage of his Redpath St. condominium. Ross works just a five minute walk away but on this occasion he's got an appointment in the city's west end. It's the first time he's driven his Renault 5 since the Sunday before, but that's not unusual — Ross has only put 21,000 miles on his car in the last seven years.

The frequency with which Gavin Ross drives is not that much unlike the pattern for any other downtown car owner. Unless it is used to get away for week-ends in the country or to visit suburban friends and relatives, Downtowners don't wear their cars' tire treads too thin.

In fact, many Downtowners don't even own cars; the hassle and expense of parking and the ease of getting around on the metro outweigh the luxury of being able to sit behind the wheel of your own car.

But to those Downtowners like Gavin Ross who do own cars, they just

wouldn't go without, no matter how few miles they put on the odometre.

Harry Bloomfield lives on Atwater and works on Beaver Hall Hill — a fifteen minute walk or five minute metro ride away. But he drives to work, though he'll admit that he can do so only because his company provides him with free parking.

At home, Bloomfield pays \$75 a month to park his car — that's about average for downtown where some car owners can pay over \$100 a month for parking.

Outside of parking expenses, Bloomfield has no complaints about owning a car in the downtown area, and says he never part with it. But George Archer, who lives in the Shaughnessy Village neighbourhood, wishes he could, although he is one of the few downtowners who can boast of his own driveway.

He uses his car for business purposes and for week-end getaways, but says that if it weren't such a necessity he'd prefer to do without just to save money.

Many Downtowners however, find that owning a car is not a necessity. Paul and Ruth Gadban live on Penfield Avenue, having moved from Dorval seven years ago, and they would rather walk to work.

"It's more of a nuisance than anything else," says Paul, who finds the hassles of parking and fighting the bumper-to-bumper traffic not worth the aggravation.

"We save lots of money

by not owning a car and we just rent if we ever desperately need one."

## Hassles

Downtowners who do drive put up with more aggravations than their suburban counterparts. Thought they may never have to fight their way through traffic-clogged highways to get into downtown, the centre city was not planned for cars. So those who live by the car culture must contend with slow moving traffic and roundabout routes up and down one way streets.

And downtown offers fewer services to car owners.

For example, there is only one gas station in the centre city between Guy and Bleury. That's the huge Texaco service station on de Maisonneuve and Mansfield and it has such a captive market that it stays open 24 hours a day.

Owner Bob Miles says that his station is the single largest revenue producing Texaco station in Canada, which explains why it hasn't fallen under the designs of high-rise developers. Miles estimates that only about 30% of his business comes from downtowners; the majority of his customers are commuters to downtown who drop off their cars for repairs in the morning and pick them up after work.

## No Parking

And then there's the ever-present problem of parking. The Le Chateau apartments on Sherbrooke at Drummond employ a full-time car jockey just to arrange parking for the buildings 136 tenants. And downtown hotels also must scramble for spots. The Chateau Versailles

hotel on Sherbrooke and St. Mathieu uses the Sul-pichian seminary as a parking lot for its guests. But every downtowner who drives cites the shortage of parking spaces as their greatest frustration.

Winning a private parking slot in an underground garage is a prize coveted by all, but most buildings can only accomodate 40 to 60 parking spaces in buildings that may have two or three hundred tenants. The waiting lists are long, say all of downtowns high-rise doormen, and many apartments are sublet with the parking slot included in the lease, much the way that season tickets to Montreal Canadiens' home games used to be passed on in wills to the next generation. Waiting lists are thus not always first come, first served.

"The waiting list here is as long as your arm," says George, doorman at a prestigious Drummond St. address which has only 41 parking spaces to offer its 84 tenants. "We've had people on the waiting list for five years now. The unlucky ones just hope to find a place to park on the street."

## Reserved Spaces

George watches the nightly scramble for parking spots rage just outside his door, a battle complicated by the reams of curb space set aside for the diplomatic corps. Diplomatic parking spots test the patience of all Downtowners who drive. Many often search in vain for a spot in which to squeeze their Honda Civic, while 40 yards of diplomatic parking spots lie unoccupied.

But heaven help the driver who tries to muscle into this extra-territorial haven. Montreal's Green Onions, a much berated breed of law enforcement official, say they'll ignore many parking infractions downtown, but never those



Always a minute too late — don't the Onions drive too?

which impinge on the diplomatic sanctuaries. The Onions say they concentrate on violations in commercial areas and admit that they ignore many infractions on residential streets. But they draw the line on parking in front of ramps for the handicapped and in diplomatic parking zones.

#### Ticket Traps

Montreal's other law enforcement squad — the traffic police, also reap huge financial dividends from downtown drivers. They know which corners after the most lucrative ticketing possibilities, and Montreal cab drivers (who are in the know about these sorts of things) are well aware of their favourite stake out spots.

Cab drivers concur that two of the city's ticket 'gold mines' are located downtown and the secret is shared herewith — the corner of Dorchester and Mackay, where they nail those drivers who make a left turn onto Dorchester from Guy Street; and the Penfield/Pine intersection where, because of the steep uphill incline, most drivers tend to coast through the stop sign.

"Sometimes they just line up cars, ticketing up to seven or eight at a time," says one cabbie. "You know its got nothing to do with road safety enforcement — it's just for the money."

So many downtowners have just thrown in the towel. Like the Gadban's they've left their car loyalties in the suburbs and now walk about instead. But others, like Gavin Ross, continue to hang onto their security blanket of a car, despite the cost and aggravation. Though it may sit unused in for days, these Downtowners need to know its there should the need arise even if, as Ross does, it means paying \$300 a year in taxes for a parking space he had to buy.



This Hemlock Taxi driver and Rosemary Sullivan use a parked police car to iron out a fender-bender on de Maisonneuve near Guy.



Beating the Boot — Gary Grenier wryly accepts this token expense.

Dans le quartier de la région St-Louis, les résidents se sont fait à l'idée de vivre en co-habitation avec la restauration. Depuis 1976 les restaurants poussent comme des champignons. L'administration Drapeau-Lamarre n'a pas encore trouvé de solutions au problème du stationnement dans notre secteur. Et les petits bonhommes verts se promènent dans leur voiture orange, sans toutefois ne pas oublier de mentionner le sabot de Denver. Prenez comme exemple la rue Duluth, vous devez déplacer votre voiture deux fois par jour pour satisfaire le règlement municipal de stationnement. Elles se paient chèrement les briques... qui ornent la rue. Les résidents exigent que les ruelles soient nettoyées afin de pouvoir y circuler et avoir accès aux garages. Avec l'hiver qui s'en vient on espère le

bénéfice de ces mêmes ruelles. L'accès devrait être interdit aux camions qui obstruent la circulation sur la voie. Le même problème se pose sur la rue ave du Parc. M. Michel prescott et M. Georgoulis devraient y voir. Dépêchez-vous d'inventer une solution autrement il y aura du grabuge. Quand les artères commerciales sont menacées et que la qualité de la vie est intenable sous la pression des contraventions l'économie souffrira bientôt de ma-laises graves. Je ne me souviens plus qui a dit Vaut mieux prévenir que guérir!!! Que fait la CIDEM?

Cela ne sent jamais bon quand le peuple descend à la rue. La lignée des rois en savent quelque chose en connaissance de la cause...

**DES CHANGEMENTS SONT NÉCESSAIRES**

Les gens qui par malheur, stationnent leurs autos du mauvais côté de la rue Louvain en face de l'école obtiennent un billet de stationnement des "gentils" petits hommes verts. Il nous semble que dans cette artère peu fréquentée, les heures et périodes permises pour stationner, devraient être revues et corrigées alors Messieurs les conseillers, c'est à vous d'y voir.

## Downtown cops to crackdown on "no stopping" violations

In response to complaints from downtown residents and businessmen, Station 25 police will begin a one week blitz to crackdown on parking in "no stopping" areas.

"We'll be on the alert during the morning and afternoon rush hours", says Sgt. St. Jean of the traffic division. "People have been complaining that they are being made late from work or can't get into their homes at dinner times because lanes and driveways are being blocked by drivers stopping where they are not allowed."

Police say they received one written complaint and several phone-calls that the no stopping signs were being disregarded. The crack-down will continue until November 12.

The other last police effort to improve the traffic flow in the downtown area ended after two weeks. Police found that all the trucks which used residential streets had legitimate business reasons for being there, which has led police to believe that the by-laws on being observed in this area.

---

# Le sabot de Denver pourrait être déclaré illégal

■ La lutte menée au cours des dernières semaines pour tenter de mettre un cran au « sabotage » effréné des voitures appartenant à des automobilistes récalcitrants, à l'aide d'un... affreux dispositif venu de Denver, pourrait bien avoir un premier aboutissant favorable pour tous ceux qui ont des contraventions ou condamnations en souffrance.

## LÉOPOLD LIZOTTE

Lundi matin, en effet, le juge Gérard Girouard, de la Cour des sessions de la paix, doit se prononcer sur une affaire en apparence anodine. Celle d'un jeune homme de la rue Turgeon, à Saint-Henri, qui est accusé d'un simple vol.

Mais ce qu'il aurait « volé », selon la police, c'est justement un... sabot. Celui que des huissiers itinérants au service de la Ville de Montréal avaient apposé sur la roue droite avant de son véhicule, en fin d'après-midi, le 22 octobre.

En revenant à sa voiture, de

modèle communément désigné comme une « minoune », il était évidemment furieux comme tout le monde, en cas pareil. Sauf qu'il a pris deux décisions rapides. La première, de libérer son auto de la protubérance jaunâtre qui l'empêchait de démarrer. La deuxième, de se débarasser immédiatement de cette vieille carcasse propre rien qu'à lui causer des ennuis.

Il alla ensuite chez un garagiste de la rue Saint-Ambroise, dans son quartier, et ce dernier lui versa, comptant, \$50 pour ce qui restait de bon de tôle bosselée et de pièces encore récupérables de cette antique mécanique. Puis, peut-être pour conserver un mauvais souvenir de sa mésaventure, il apporta le sabot chez lui, et le jeta négligemment derrière la porte d'entrée, où la police le reprit, peu après, tandis qu'elle convoquait l'ex-automobiliste au poste pour lui faire signer une promesse de comparaître pour vol.

À son procès, son procureur, tout en soulignant que les circonstances de cette affaire ne pouvaient aucunement amener la Cour à décider que le prévenu s'était emparé illégalement du sabot, a décidé, et avec emphase, d'attaquer la légalité de la pose qu'on en avait faite sur son véhicule. Et par les interventions faites par le juge Girouard lui-même, au cours du débat, on est généralement enclin à croire que le magistrat pourrait facilement décider, qu'effectivement, ce sabotage serait nettement illégal. Ce qui pourrait par la même occasion, on le conçoit, disposer de l'accusation de vol.

C'est d'ailleurs le même magistrat qui, au cours des derniers mois, s'est prononcé de façon catégorique, et parfois inattendue, dans des dossiers tout aussi « chauds ». Tout d'abord dans le conflit entre le gouvernement et les enseignants, à la suite d'une loi spéciale. Et, plus récemment, en rejetant de multiples plaintes de fraude contre des prévenus, parce que la police et la Couronne avaient laissé dormir trop longtemps ces projets d'accusation dans leurs dossiers.

On ne peut évidemment jamais préjuger des décisions de la Cour ou même les prédire. Mais...



# Court rules Denver Boot violates rights charter

The Denver Boot — the clamp the city uses to immobilize cars with a backlog of unpaid parking tickets — is unconstitutional, a Sessions Court judge ruled yesterday.

The ruling could affect 300,000 motorists who have unpaid parking fines on the books.

Judge Gerard Girouard, a former chief Crown prosecutor, said the boot violated sections 1, 8 and 11 of the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

Section 1 guarantees the rights of citizens, "subject only to such reasonable limits as can be demonstrably justified in a free and democratic society." Section 8 guarantees against "unreasonable search or seizure," and Section 11 says that everyone must be presumed innocent until proven guilty.

Girouard made the ruling as he cleared a St. Henri welfare recipient of a charge of stealing a Denver Boot.

But Daniel Deschenes, 37, had to celebrate the court victory — which throws serious doubt on the legality of practice begun by the City of Montreal last summer — by watching television.

"When you don't have much money, you can't do much," said Deschenes, who receives a \$730 monthly welfare cheque to support his wife and three children.

Yvon Lamarre, the city's executive chairman, said last night it's too early to say whether the city will appeal the ruling.

But Gilles Allard, assistant chief lawyer for the city, said the boot, named after the Colorado city where it was introduced, remains legal pending a final ruling.

The boot — a large yellow clamp — is affixed to the front wheels of cars belonging to drivers with three or more unpaid parking tickets.

Two private firms — which get a commission for every car they boot — clamp the boot on offenders at the rate of 30 to 50 a day.

And they plan to continue in spite of the ruling, said Jean Paul Grenier, deputy director of one of the two bailiff companies authorized to use the boot.

"It's not for us to decide," he said. "We have a mandate to fill."

Anti-booters have been fighting

back in every way possible. One victim cut the clamp from his car with a welding torch, then reunited the pieces to form an ash tray. Not only did he fail to escape \$2,500 in unpaid parking tickets, he was also charged with theft and made to pay the cost of the dismembered boot — \$350.

But Deschenes was luckier.

Finding his 1974 Ford Mercury station wagon shod with the boot July 20, he managed to drive home, doing considerable damage to his vehicle and its steel footwear. The boot was found at his home and he was charged with theft.

## Boot 'will go on'

However, city lawyer Allard said: "We do not consider this first-instance judgment to be a final one. The judge gave his personal opinion in deciding not to commit the accused to trial. The law will still be upheld. The Denver Boot operation will go on."

The city charter also states a peace officer has the right to immobilize, or tow and impound, a vehicle against which more than three outstanding parking violations have been recorded.

The owner of a booted car who wishes to contest a charge may obtain release of the vehicle by going to a judge and paying bail, then fighting the case in court.

"Those who oppose the boot operation are overlooking the bail provision," said Allard.

"The problem we are facing is that there are over 300,000 stagnant cases of unpaid parking fines. Many of these people will not respond to summonses to come to court.

"In more than 50 per cent of these cases we have lost track of the people concerned. We use the boot not only to collect fines but also to trace those people."

Allard said the decision to appeal the judgment will be up to the Quebec Justice Department because the city's charter is part of provincial law and it is the province's duty to defend it.

## Only in Montreal

So far, Montreal is the only Canadian city using the Denver Boot, but others are watching its effectiveness. They may be tempted to follow suit, considering that Montreal recovered nearly \$500,000 in unpaid fines in the first two months of operations.

Deschenes decided to fight the theft charge because he just "didn't have the money" to pay the parking tickets he had accumulated.

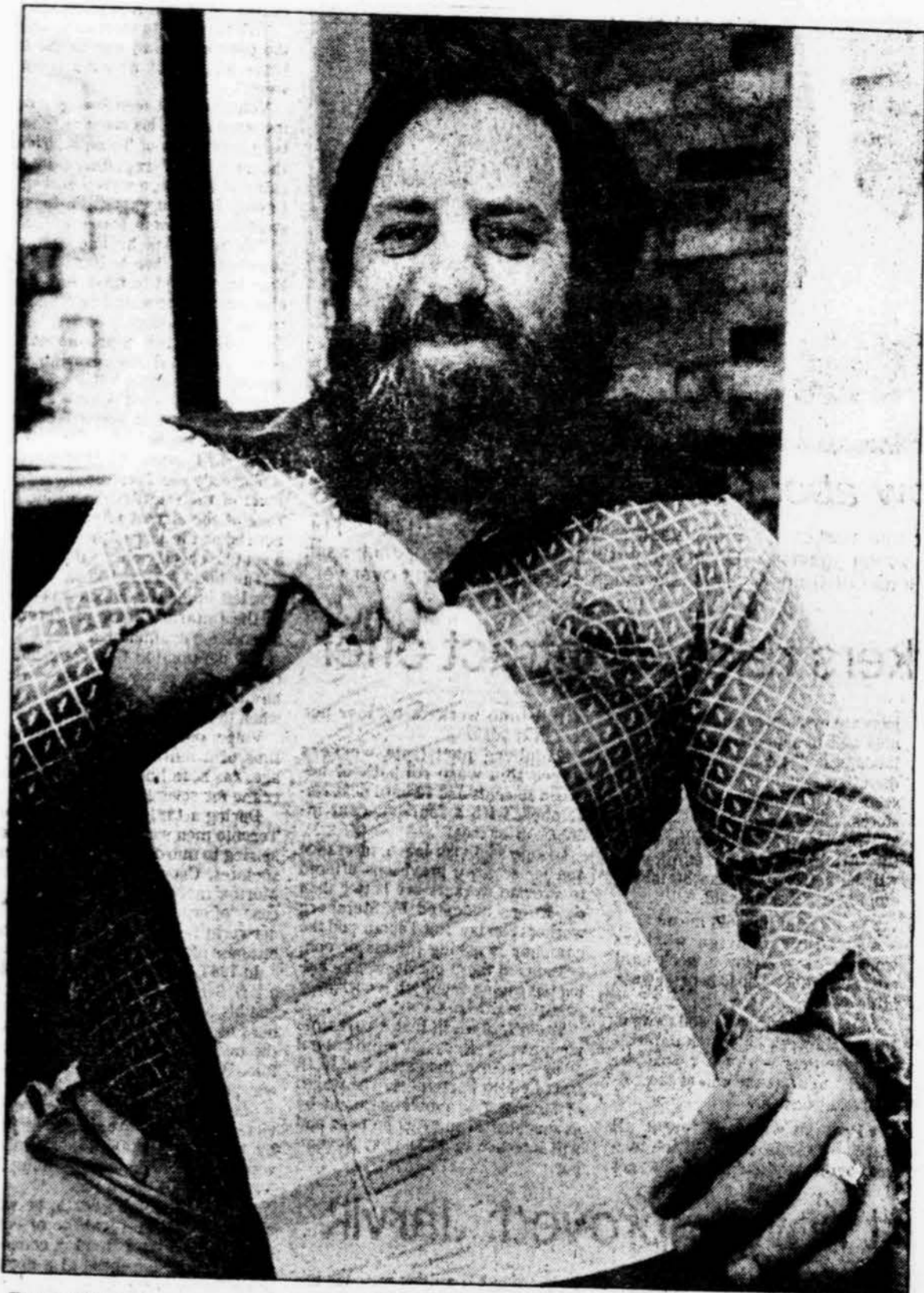
"I had about \$700 worth of parking tickets, but I never counted them," he said.

The mounting parking bills "didn't bother me," he said. "I don't like the bus — it's too slow — so I took my car all the time."

The day after finding the boot stuck on his car, Deschenes said he sold his car for \$50 to a junkyard.

"I did it so the city wouldn't get it," he said. "They forced me to sell it."

Gazette, CP



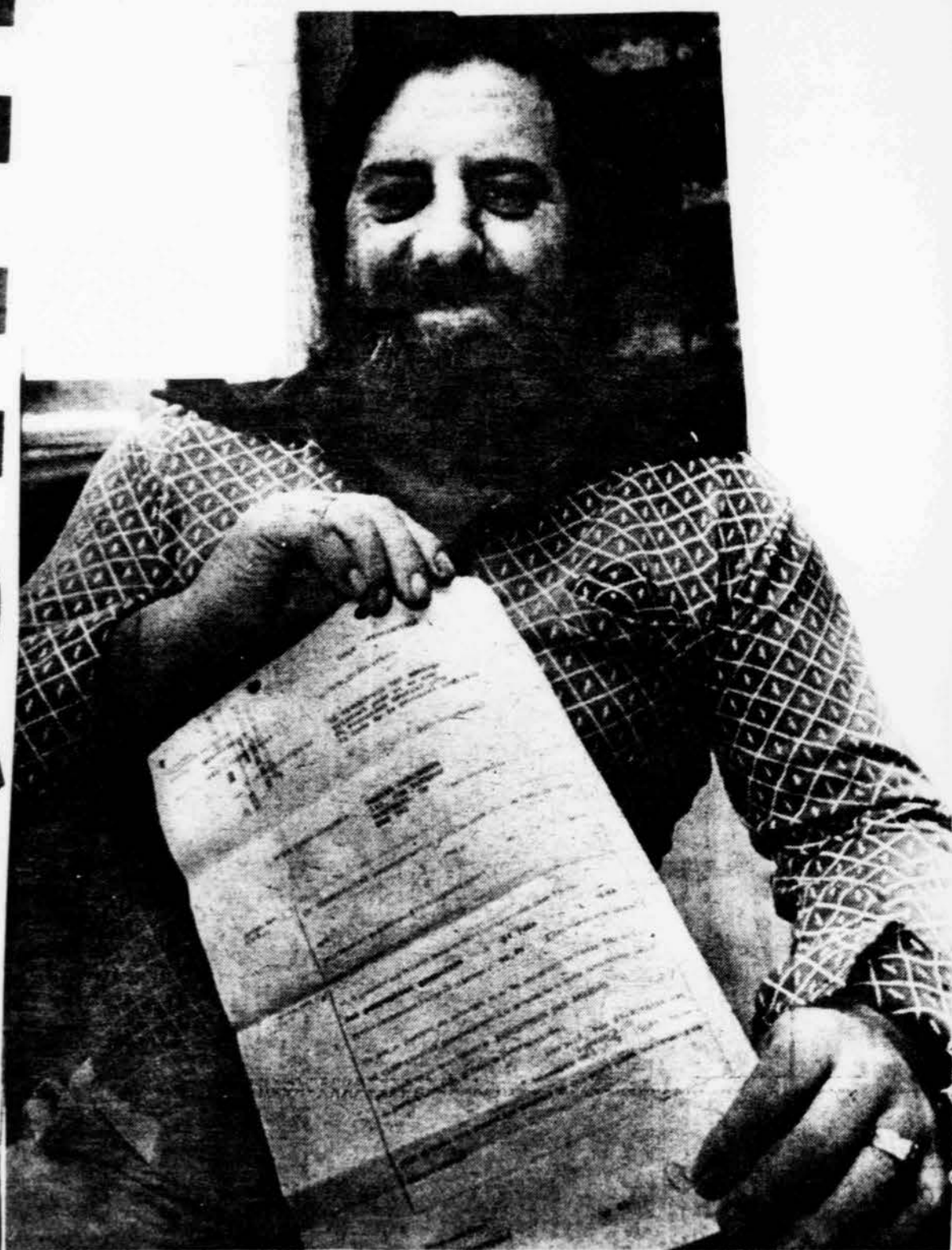
Daniel Deschenes, on welfare, holds summons for non-payment of traffic tickets. <sup>UPC</sup>

# DU VOL D'UN SABOT DE DENVER

● Le règlement jugé  
inconstitutionnel

● La Ville  
continue  
de les  
poser

**ACQUITTE**



LE JOURNAL DE MONTRÉAL / MARDI 15 NOVEMBRE 1983

# En fixant, sans droit, un sabot de Denver à une auto, l'huissier s'en départit...

(D'après CP) - Le règlement de la Ville de Montréal sur le sabot de Denver a été déclaré inconstitutionnel par le juge Gérard Girouard de la Cour des sessions de la paix, parce qu'il viole la Charte canadienne des droits et libertés en niant la présomption d'innocence.

Le jugement donnait suite des accusations de vol de voiture et de vol de sabot portées contre un automobiliste du quartier Saint-Henri à Montréal, M. Daniel Deschênes, 20 ans, à qui la firme d'huissiers Paquette et Associés réclamait quelque \$2 000 de contraventions.

L'affaire avait débuté le 20 juillet dernier, lorsque M. Deschênes, constatant qu'un sabot avait été posé sur sa voiture, une vieille «minoune» d'une valeur risible, a fait remorquer celle-ci dans une cour de démolition pour la faire détruire illico. Le ministère public avait aussitôt inculpé le jeune homme devant les tribunaux.

Hier, le juge Girouard a acquitté M. Deschênes en soutenant que le règlement municipal viole «la présomption d'innocence, le droit à un procès impartial et le droit à une défense pleine et entière et la protection contre les saisies abusives».

Le magistrat estime

en outre que la procédure qui découle du règlement municipal 1140, paragraphe 7, va également à l'encontre des dispositions de la Charte québécoise des droits et libertés de la personne.

Dans la ratio de son jugement, le juge conclut que "l'accusé n'a pas pris frauduleusement et sans apparence de droit le sabot de Denver, mais ce sont les huissiers qui s'en sont départi en le fixant, sans droit, à la propriété de l'accusé».

Par ailleurs, le juge Girouard estime que sa décision «même si elle devait avoir une certaine importance jurisprudentielle, n'aura pas pour effet de déclarer, à toute fin que de droit, constitutionnelle ou inconstitutionnelle» la législation concernant le sabot de Denver.

C'est sans doute ce qui fait dire à Me Jules Allard, du service contentieux de la Ville de Montréal, que le jugement «n'a pas pour effet d'empêcher la loi d'être appliquée». Se-

## L'ÔTER N'EST PAS UN CRIME

lon Me Allard, cette décision va néanmoins créer de «nombreux embêtements et retarder le déroulement de l'opération sabot» car, bien des gens vont penser désormais que la loi est inapplicable.

Me Allard va même plus loin. Il songe au jour prochain où le sabot, utilisé uniquement pour recouvrer le paiement de contraventions de stationnement, pourrait servir également pour les autres types d'infraction.

Depuis le début de l'utilisation du sabot de Denver, le 18 juillet dernier, la Ville de Montréal a recueilli quelque \$1, 2 millions après avoir apposé 4 000 sabots. De plus, un net effet dissuasif s'est fait sentir et de nombreux contrevenants se sont présentés d'eux-mêmes pour acquitter leurs amendes avant d'être la-

cible du sabot. Au cours des prochains jours, deux autres causes relatives au contesté sabot seront entendues par les tribunaux.



Photos Jean-Louis BOYER et PC



Photo Jean-Louis BOYER

Si l'on interprète bien le jugement Girouard, ce huissier et son assistant sont en train de poser légalement un sabot sur une auto. Il n'est donc pas illégal de l'enlever.

## LA VILLE VEUT INTERJETER APPEL

Malgré le jugement rendu hier par le juge Gérard Girouard de la Cour des sessions de la paix la Ville de Montréal n'a pas l'intention de cesser de saboter les voitures dont les propriétaires ont

Yvon LAPRADE

omis de payer quatre contraventions et plus pour stationnement interdit dans les rues de métropole.

Et pour défendre son controversé sabot, l'administration Drapeau-Lamarre pourrait interjeter appel au cours des prochaines semaines.

Le chef du contentieux et responsable de l'Opération sabot de Denver, Me Jules Allard, a déclaré que le juge Girouard n'a pas la juridiction pour statuer sur la constitutionnalité du règlement sur le sabot. Le téléphone de Me Allard n'a d'ailleurs pas dérangé, à son bureau de l'hôtel de ville, à la suite de ce jugement qui a eu l'effet d'une bombe dans les milieux juridiques.

### Les huissiers continuent

Joint par le Journal, le directeur général adjoint de la firme d'huissier Paquette et Associés, M. Jean-Paul Grenier, a souligné que ses huissiers continueront d'installer des sabots aux véhicules fautifs «tant et aussi longtemps que la Ville de Montréal ne nous signifiera pas l'avis contraire».

M. Grenier, dont la firme d'huissiers est mandatée par la Ville de Montréal pour assurer le bon fonctionnement de l'Opération sabot de Denver — l'autre firme étant Linteau-Villeneuve — n'a cependant pas été en mesure de commenter le jugement.

«En ce qui nous concerne, nous continuons l'Opération», a-t-il précisé.

Selon le juge Girouard, les huissiers n'ont ni le pouvoir ni le droit légal de saboter les voitures. M. Grenier mentionne toutefois que, pour l'instant, on ne tient pas compte du jugement.

## **LA VIOLENCE AUX CONCERTS ROCK AU FORUM: LAMARRE PROMET D'Y VOIR!**

Les événements de violence qui ont marqué le dernier concert rock du groupe Black Sabbath, il y a environ trois semaines au Forum de Montréal, ne devraient plus se répéter à l'avenir.

Yvon LAPRADE

Le président du comité exécutif de Montréal, Yvon Lamarre, a promis d'y voir en tentant de trouver des solutions pratiques avec les policiers qui patrouillent ce secteur de la métropole.

Plusieurs citoyens du centre ville se plaignent de nombreux actes de vandalisme lors de tels concerts. Tout récemment, lors du passage de Black Sabbath, la ligne de métro numéro un a été paralysée durant deux heures par des amateurs de musique rock.

C'est le conseiller du Groupe d'action municipal (GAM), Nick Auf der Maur, qui s'est plaint des ennuis que causent les groupes rock lorsqu'ils se donnent en spectacle dans le temple du Canadien.

«Chaque fois qu'il y a un concert, on note une recrudescence d'introductions par effraction dans les maisons du secteur», a-t-il dit.

Selon M. Auf der Maur, il y aurait peut-être lieu de faire payer aux promoteurs des assurances qui couvriraient les dégâts causés par les maniaques du rock.

### **Sabot de Denver**

Par ailleurs «il est trop tôt pour dire si nous allons interjeter appel du jugement rendu à propos du sabot de Denver. Mais on va consulter notre service du contentieux».

C'est ce qu'a déclaré M. Yvon Lamarre, en réponse à une question que lui posait le conseiller du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM), Michel Prescott.

Malgré son insistance, le porte-fanion du RCM n'a pas réussi à savoir si l'administration Drapeau-Lamarre a l'intention d'interjeter l'appel du verdict du juge Girouard.

# Le sabot de Denver est illégal

■ « Si une personne, arrêtée légalement par un policier, se sauvait avec les menottes aux poignets... L'accuserait-on d'évasion ou de vol de menottes? », ironise le juge Gérard Girouard, de la Cour des sessions, qui a conclu, hier, à l'illégalité et à l'inconstitutionnalité du sabot

## MARIO ROY

de Denver après s'être penché sur le cas d'un automobiliste, Daniel Deschênes, accusé du vol et du recel d'un tel engin, gracieusement apposé sur sa voiture par les huissiers agissant au nom de la ville.

Depuis que les autorités montréalaises ont importé ici l'énorme pince jaune inventée aux États-Unis, on a enregistré plusieurs tentatives judiciaires visant à combattre l'usage du sabot de Denver.

Or, jusqu'à ce que, le cas échéant, un tribunal de seconde

instance n'en décide autrement, le sabot est, selon le jugement Girouard, dorénavant illégal et anticonstitutionnel parce qu'il viole la Charte canadienne des droits et libertés. Le règlement municipal 1140 (4), paragraphe 7, enfreint trois articles de celle-ci, le premier statuant que « les libertés ne peuvent être restreintes que par une règle de droit », le deuxième garantissant aux individus une protection contre les saisies abusives, et le troisième traitant de la présomption d'innocence.

Pour continuer sur cette lancée, le tribunal ajoute que l'engin offense aussi la Charte québécoise des droits, qui stipule que « toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens ».

### Les faits

Les faits examinés par le tribunal sont simples: la voiture de Deschênes a été « sabotée » le 20 juillet dernier par les huissiers de la firme Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & Associés. La victime de l'opération a réagi

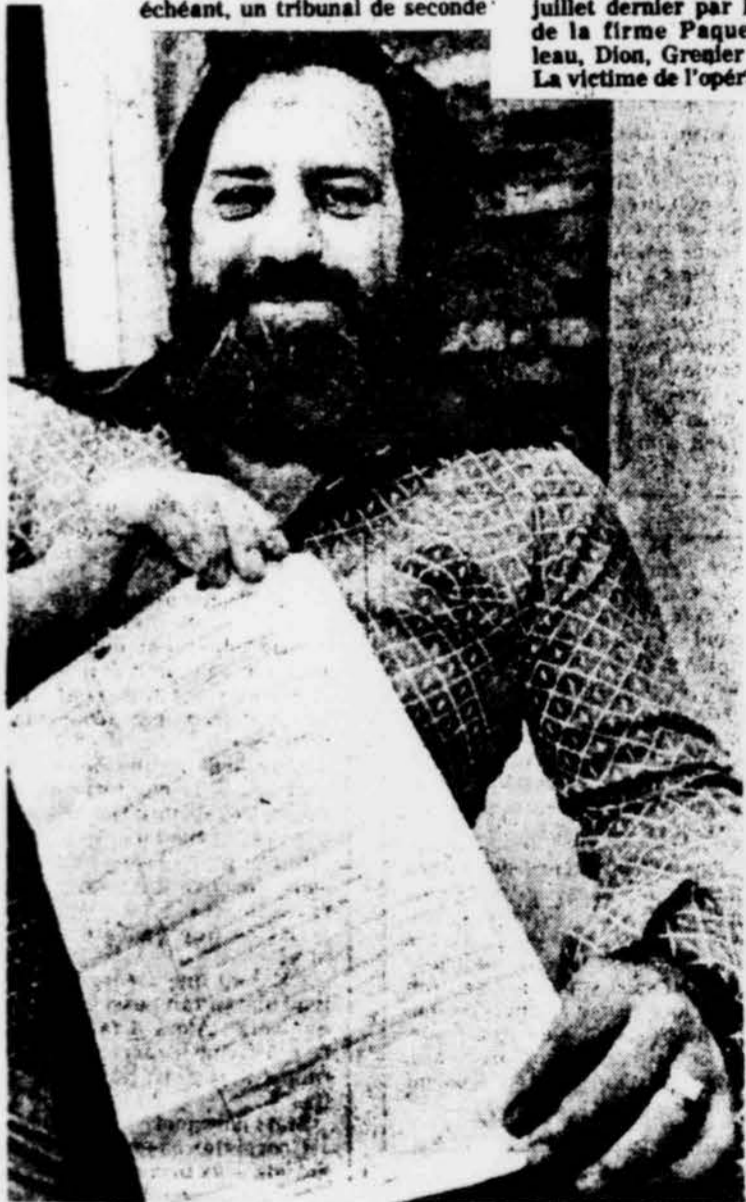
en montant à bord de son véhicule et en démarrant malgré l'emprise du sabot qui se brisa sous l'effort. L'automobiliste put se rendre chez lui avec un véhicule quelque peu endommagé et... un sabot parfaitement inutilisable. « D'où l'accusation assez surprenante de vol de sabot », note le juge Girouard.

Et, après avoir écarté des objections préliminaires faites par la ville, le magistrat se rend bientôt aux arguments soumis au nom de l'accusé par Me Ivan Lerner.

La pose du sabot de Denver est, dans les faits, une saisie-exécution sans jugement, qui ne

sera jamais soumise à un tribunal. « Comment peut-on mettre de côté, par un règlement municipal ou une loi provinciale, des droits si chèrement acquis et qui sont à la base même de notre système criminel et pénal britannique, tel que la présomption d'innocence, le droit à un procès impartial et le droit à une défense pleine et entière? », s'interroge le juge Girouard.

Daniel Deschênes deviendra sans doute chez ses pairs une sorte de héros... et il est, en prime, acquitté, puisque « l'accusé n'a donc pas pris frauduleusement et sans apparence de droit le sabot de Denver, mais ce sont les huissiers qui s'en sont départis en le fixant, sans droit, à la propriété de l'accusé », conclut le tribunal.



Daniel Deschênes, acquitté du vol et du recel d'un sabot de Denver, deviendra sans doute un héros parmi ses pairs.

# MALGRÉ LE JUGEMENT GIROUARD Montréal continuera d'utiliser le sabot

■ (CP) — Même si le règlement municipal sur le sabot de Denver a été déclaré inconstitutionnel par le juge Gérard Girouard, la ville de Montréal et les firmes de huissiers continueront à utiliser ce moyen de fer pour obtenir le paiement des amendes des automobilistes qui n'auront pas acquitté trois contraventions et plus.

Me Jules Allard, du contentieux de la ville de Montréal, estime que ce jugement « n'a pas pour effet d'empêcher la loi d'être appliquée ».

D'ailleurs, dans des notes précédant son jugement, le magistrat indique que « sa décision, même si elle devait avoir une certaine importance jurisprudentielle, n'aura pas pour effet de déclarer, à toute fin que de droit, constitutionnelle ou non constitutionnelle, la loi 1140 b, par. 7 concernant le sabot de Denver ».

Ce qui fait dire à Me Allard que ce jugement va provoquer « de nombreux embêtements et retarder tout le processus » parce que les gens vont penser que la loi est maintenant inapplicable.

Depuis le début de l'utilisation du sabot de Denver, le 18 juillet dernier, la ville de Montréal a recueilli \$1 million après avoir apposé 4 000 sabots. De plus, « beaucoup plus de gens se déplacent pour payer leurs contraventions », le sabot ayant un effet dissuasif certain.

## Modifications

Aussitôt que le gouvernement du Québec lui fera signe, la ville de Montréal demandera certaines modifications à sa charte afin d'élargir et d'éclaircir la loi sur le sabot de Denver.

« Actuellement, le sabot de Denver n'est utilisé que pour les infractions ayant trait au stationnement illégal », a indiqué Me Allard. La ville de Montréal souhaite que les autres infractions soient considérées.

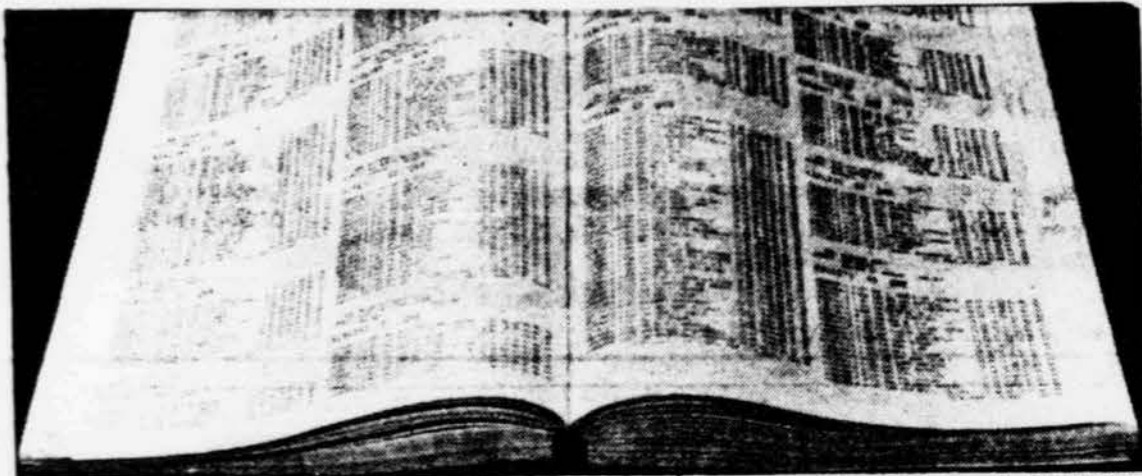
Quand un individu change d'automobile, les contraventions non payées avec le véhicule précédent ne peuvent être transférées. Un changement est envisagé à ce chapitre.

Le sabot de Denver a été contesté en Cour municipale une bonne quinzaine de fois. Au cours des prochains jours, deux causes devraient être entendues en Cour supérieure.

Le huissier Jean-Paul Grenier de la firme Paquette, Rochelleau, Dion, Grenier, a déclaré que « cela ne changera pas grand chose pour tout de suite. Nous avons un mandat précis de la ville de Montréal ».

Au bureau du procureur général, on étudie la possibilité d'appeler en appel.





(photo Denis Courville, LA PRESSE)

Comme cet homme d'affaires de Laval dont la dette se chiffrait à près de \$12 000, les noms de milliers d'automobilistes qui n'ont pas payé trois contraventions sont inscrits dans le « livre noir » des huissiers qui travaillent pour la Ville de Montréal.

## 526 jours de prison pour avoir négligé de payer \$12 000 de contraventions

■ Un homme d'affaires de Laval qui avait réussi à échapper à la greffe du sabot de Denver en transférant les titres de propriété de son auto à sa femme s'est quand même retrouvé en prison pour avoir accumulé 162 billets de contravention depuis 1979. La facture se chiffrait à près de \$12 000!

### ANDRÉ CÉDILOT

Après de multiples démarches pour le convaincre de payer ses dettes, les huissiers de la Ville de Montréal ont utilisé la bonne vieille méthode, si l'on peut dire, en se présentant tout simplement à son commerce du centre-ville, vendredi, pour l'arrêter et le conduire directement à la prison de Bordeaux, où il pourrait rester 526 jours, soit jusqu'au 20 avril 1985.

Les membres de sa famille, ses amis et ses associés cherchent désespérément depuis ce temps à réunir l'importante somme d'argent afin qu'il puisse retrouver sa liberté. « Ils étaient parfaitement justifiés de m'arrêter. Ce que que je déplore, par contre, c'est qu'on m'ait jeté en prison, vendredi, sans avoir eu la chance de négocier une entente à l'amiable... », a déclaré le nouveau détenu au

cours d'une entrevue réalisée hier, dans un parloir de la prison de Bordeaux.

Comme plusieurs, ce représentant commercial a fait preuve d'entêtement, de négligence et d'insouciance. Il paie très cher aujourd'hui son erreur. Sa femme et ses enfants sont humiliés par ce qui lui arrive. Encore mardi dernier, il a balayé du revers de la main une proposition des huissiers pour rembourser \$103 et ainsi éponger une partie au moins de son incroyable dette de \$11 926 envers le trésor municipal.

Ce montant représente 162 contraventions qu'il a omis de payer pour des infractions aux règlements de stationnement commis depuis 1979. La plupart de ces contraventions lui ont été décernées pour avoir illégalement garé sa voiture sur des artères situées à proximité de son commerce, dans le centre-ville de Montréal.

Se sachant talonnés par les huissiers, il décidait de mettre au nom de sa femme la nouvelle voiture achetée en mars dernier. C'est ce qui explique, de son propre aveu, qu'il n'ait jamais eu la désagréable surprise de voir son auto « sabotée », même s'il a écopé d'autres contraventions depuis que la Ville de Montréal a

mis cette opération en branle, à la mi-juillet. « Je les ai toutes payées, car je ne voulais pas que ma femme ait des troubles... », a-t-il dit.

Dans le passé, les huissiers avaient également tenté de saisir certains de ses biens, mais sans plus de succès, à cause de son statut marital. Tout cela lui avait causé bien des ennuis ainsi qu'à sa famille. L'important, comme il le dit si bien, c'est qu'il avait eu une seule fois à payer \$250 pour « me débarrasser des huissiers ».

L'air piteux, il dit regretter maintenant de ne pas avoir fait de même au fil des années: la vie de prisonnier ne lui plaît guère. Comme tous les nouveaux arrivants à la prison de Bordeaux, il est détenu dans l'aile « D », en attendant qu'on lui trouve une place parmi la population normale. Dès son arrivée, on lui a remis un bout de papier vert sur lequel on l'informe qu'il doit purger 526 jours de détention, en principe sans espoir de libération avant le 27 octobre 1984. Une bonne conduite, précise-t-on, pourrait lui permettre de sortir 175 jours plus tôt.

Hier, il s'accrochait toutefois à l'espoir que ses proches parviennent à dénicher les quelque \$12 000 qui manquent pour... solder ses amendes impayées!

Une saisie  
abusive

## Le «sabot de Denver» est illégal

par Rodolphe Morissette

Le recours au « sabot de Denver » par la police de Montréal est illégal, a tranché hier le juge Gérard Girouard, des Sessions de la paix. Il s'agit en vérité d'une « saisie abusive », qui exécute une punition sans jugement. Voilà, dit le magistrat, qui viole la Charte des droits et libertés, la québécoise comme la canadienne.

Aussi le règlement de la Ville de Montréal qui institue ce genre de pratique est-il « illégal parce qu'inconstitutionnel », écrit le juge. En effet, la présomption d'innocence, le droit à un procès impartial et celui à une défense pleine et entière font partie de ces « droits si chèrement acquis » que transcrivent aujourd'hui les deux Chartes des droits, la canadienne, maintenant inscrite dans la constitution, et la Charte québécoise des droits. La Charte canadienne a préséance sur toutes les autres lois (et règlements, dont les municipaux, qui en découlent).

Aucun règlement municipal ni aucune loi provinciale, dit le juge, ne saurait écarter ces droits fondamentaux. Or c'est le fait du règlement 1140-b, paragraphe 7 de la Ville de Montréal, qui prévoit qu'un agent de la paix ou un employé désigné peut « faire immobiliser, remorquer et remiser un véhicule à l'égard duquel plus de trois contraventions de stationnement ont été constatées et sont demeurées impayées ». La technique d'immobilisation d'un véhicule consiste pour les agents de la paix, depuis la mi-juillet, à verrouiller le « sabot de Denver » sur une jante de la voiture du propriétaire fautif.

La Charte canadienne des

droits reconnaît aux individus le droit d'être présumés innocents tant qu'ils ne sont pas déclarés coupables par un tribunal indépendant et impartial, au terme d'un procès public et équitable. Or, dit le juge, le règlement municipal cité et la procédure du sabot téléscopent toute cette étape: « Il s'agit, dans les faits, d'une saisie-exécution sans jugement ni intervention de l'autorité judiciaire. »

C'est grâce à M. Daniel Deschênes que la procédure du sabot, qui échappait aux tribunaux, fut soumise cet automne à la discussion judiciaire par une procédure spéciale qui contestait la légalité même de la pratique.

M. Deschênes, un citoyen du quartier Saint-Henri, à Montréal, possédait en effet une vieille voiture. Un bureau de huissiers mandaté par la Ville immobilise sa voiture vers le 20 juillet dernier en lui apposant le fameux sabot, car le propriétaire de la voiture négligeait de payer un certain nombre de contraventions de stationnement.

M. Deschênes constate l'avis déposé sur son pare-brise par les huissiers, mais il déplace sa vieille « minoune » avec une violence telle qu'il finit par se rendre chez lui, la voiture étant toujours armée du sabot de Denver. Il vend d'emblée sa voiture pour la ferraille qu'elle représente et garde chez lui le sabot, devenu aussi inutilisable que la voiture.

M. Deschênes est ensuite accusé en vertu du Code criminel d'avoir « volé » et gardé en sa possession le sabot appartenant à la Ville de Montréal, une valeur de \$200. Si, par hypothèse, constate le juge, l'immobilisation grâce au sabot était légale, on se surprendra d'apprendre que M. Deschênes est accusé du vol du sabot plutôt que de la voiture présumée objet de saisie.

Ainsi, si quelqu'un est arrêté légalement par un policier et réussit à s'enfuir, menottes aux mains, l'accusera-t-on de s'être évadé ou enfui, ou le condamnera-t-on pour avoir « volé » les menottes ?

Le juge remarque que le règlement municipal cité de Montréal fait état de trois contraventions de stationnement « constatées » et demeurées impayées avant qu'on applique le fameux sabot. Il est clair, conclut le juge, que les contraventions, seulement constatées, ne sont pas des contraventions « jugées » et que le texte ne prévoit guère de mode d'exécution « de jugement », qui s'ajouterait à la saisie.

« L'accusé n'a donc pas pris frauduleusement et sans apparence de droit le sabot de Denver. » Ce sont plutôt les huissiers (de la Ville) qui s'en sont départis « en le fixant sans droit à la propriété de l'accusé ». L'accusé Deschênes est donc libéré.

Le juge remarque qu'avant l'entrée en vigueur de la Charte canadienne des droits « il eût été impossible de soulever une question constitutionnelle en alléguant que la disposition législative n'est pas raisonnable. En effet, les lois étaient présumées raisonnables. . . » Mais les règles du jeu sont maintenant changées: l'article 52 de la Charte fait de celle-ci la loi suprême du Canada.



## Catch 22 hits parking

Residents on St. Ignatius north and south of Chester and Fielding were hit by a Catch 22 when signs went up forbidding parking on both sides of the street at the same time.

A local woman told The Monitor: "A little green truck from Ville de Montréal pulled up and they

changed the signs. When it left we became aware they had put up signs on one side of the street, saying no parking on Mondays and Thursdays before noon, and on the other side of the street they had said the same thing."

"Quite obviously there had been a mistake. The

next day the city was again called and they confirmed the mistake and said they would send someone over to correct it," she said.

But the very next day, The Monitor received complaints from residents of Mayfair Avenue where the same thing was going on.



"HERB, YOU IMPETUOUS MANIAC, YOU'VE CONSTITUTIONALLY  
LIBERATED MY DATSUN?!" MY GOD, TAKE ME, YOU ANIMAL!"

## Quebec trying to challenge ruling on 'Boot'

The Quebec Justice Department is trying to decide how it can challenge a ruling by Sessions Court Judge Gerard Girouard Monday that declared unconstitutional a City of Montreal bylaw allowing use of the Denver Boot to immobilize cars for unpaid parking tickets.

Normand St. Hilaire, an aide to Justice Minister Marc Andre Bedard, said the department is awaiting a copy of the ruling.

Jules Allard, deputy director of the city's legal department, said he was waiting for Quebec's decision.

And while lawyers consider

how to tackle Girouard's decision, which cannot be appealed because it was delivered at a preliminary hearing, bailiffs are continuing to "boot" cars of drivers with three or more outstanding parking tickets.

Because they cannot appeal the ruling, lawyers are exploring

the possibility of applying for writs to take the issue before Superior Court, said Crown attorney Christine Richard.

Allard said the proper way to get a final ruling on the legality of the boot would be for someone to sue the city. "That would have a binding effect."

## Give them the boot

If the Denver Boot is not legal, it should be.

Whatever the constitutional vices of this stout iron clamp, which immobilizes cars whose owners scoff at traffic tickets, its virtues as a dispenser of rough justice are indisputable.

It is clearly on the side of law-abiders, the silent majority of motorized society. The City of Montreal should therefore appeal the ruling of Sessions Court Judge Gérard Girouard that the boot violates the Canadian Charter of Rights and Freedoms as well as the Quebec charter.

Until the Denver Boot has had its final day in court, there is no reason why the city should not go on using it as an effective and profitable instrument to bring habitual traffic offenders to heel.

If the procedure lacks juridical validity to the point of making the fitting of the boot unconstitutional, as the judge suggests, the city should also be thinking about changing its rules to meet the constitutional requirements of due process.

The judge's ruling was based on articles of the charter which guarantee citizens' rights to be presumed innocent until proven guilty, and to be secure against unreasonable search and seizure.

These are important rights. They are not to be abridged by laws or regulations that circumvent due judicial procedures or inhibit a citizen's ability to seek redress and judgment in court. In Judge Girouard's opinion, the city's procedures are unconstitutional because they amount to seizure without judgment and without proper recourse.

Most Canadians will find it hard to believe that the charter of rights was intended to protect people who deliberately violate traffic laws and ignore tickets. Many of the Montrealers responsible for the 300,000 unpaid tickets have also ignored summonses and are therefore liable, on a simple court order, to seizure of property and even arrest.

The presumption of innocence is for all, but many people charged with crimes are required to stay in jail while their guilt is being proved. Why should the seizure of a car be considered an unreasonable limitation on the presumption of innocence of someone who systematically refuses to pay traffic fines?

Human rights can surely be respected without giving special consideration to multiple traffic offenders. They do not deserve it. They deserve the Denver Boot.

## **SABOT DE DENVER: Montréal prendra une décision aujourd'hui**

L'administration Drapeau-Lamarre décidera aujourd'hui même si elle interjettera appel du jugement rendu par le juge Gérard Girouard. Ce dernier a déclaré inconstitutionnel le règlement sur le sabot de Denver à Montréal.

Le président du comité exécutif de Montréal, Yvon Lamarre, a souligné hier qu'il s'attend à une réponse du contentieux à ce propos. «Notre décision de contester le jugement ou non sera connue après qu'on aura consulté nos avocats», a-t-il dit.

Rappelons que c'est Me Jules Allard qui est chargé, à la Ville de Montréal, de la bonne marche de l'Opération sabot de Denver.

## Le sabot de Denver : la Ville ne se sent pas partie au litige

par Angèle Dagenais

Contrairement à ce qu'affirmait, lundi soir au conseil de ville, le président du Comité exécutif, M. Yvon Lamarre, il n'appartient pas à la Ville de Montréal d'interjeter appel du jugement Girouard, mais bien au procureur général du Québec qui poursuivait M. Daniel Deschênes et qui a perdu sa cause.

C'est l'avis que donnait, hier, le directeur-adjoint du Service du contentieux de la Ville de Montréal, Me Jules Allard, précisant que la Ville n'était pas partie au litige

dans cette cause pénale concernant le vol d'un sabot de Denver. Me Allard considère, en outre, que la charte de la Ville de Montréal n'a pas été invalidée par le juge Girouard de la Cour des sessions de la paix, qui a conclu « indirectement », prétend-il, à l'illégalité et à l'inconstitutionnalité du sabot de Denver. Me Allard reconnaît, toutefois, que le jugement Girouard affecte la Ville en ce qu'il « semble ébranler » la validité de la charte de Montréal.

Ce ne sera que devant un tribunal compétent, la Cour

supérieure en l'occurrence, que la constitutionnalité de la loi pourra être vérifiée, affirme Me Allard. La Ville de Montréal pourra ainsi se défendre de plein droit, alors qu'elle n'avait pas droit au chapitre devant le juge Girouard.

Une action en nullité contre la Ville, présentée par un automobiliste, récemment, a précisé Me Allard, et visant à faire casser les dispositions de la charte concernant le sabot, procurera ce test de légalité. Il n'a pu préciser, toutefois, quand cette cause sera plaidée.





# Le jugement Girouard ne permet surtout pas de détruire le sabot de Denver

■ Selon Me Pierre D. Denault, de l'Aide juridique, la pire erreur que pourraient commettre les propriétaires des autos fraîchement « sabotées », ou susceptibles de l'être au cours des prochains jours ou des prochaines semaines, serait de croire que la récente décision du juge Gérard Girouard, de la Cour des sessions de la paix, a mis fin, une fois pour toutes, à l'utilisation du sabot de Denver, et qu'ils peuvent, conséquemment, soit le détacher, soit le détruire ou le faire disparaître de quelque façon que ce soit.

## CONRAD BERNIER

« Un telle mise en garde ne s'imposerait pas, certes, si la décision du juge Girouard pouvait être considérée comme une décision définitive sur la constitutionnalité de l'opération sabot, poursuit Me Denault. Mais tel n'est pas le cas. La décision du juge Girouard, c'est clair et net, ne ferme pas le dossier sabot. Voici pourquoi : même si c'était son droit le plus strict de se prononcer sur la constitutionnalité de l'opération sabot, le juge Girouard n'avait pas juridiction pour la casser ou l'invalidier. Il importe aussi de rappeler que le juge Girouard siège à la cour criminelle et qu'il a rendu sa décision non pas à l'issue d'un procès, mais plutôt au stade d'une enquête préliminaire ».

Le juge Girouard, juge à la cour criminelle, s'est donc retrouvé, au cours d'une enquête préliminaire, devant un individu accusé d'avoir volé le sabot qu'on avait greffé à sa voiture. Ce dernier a prétendu que l'« opération sabot » brimait des droits fondamentaux garantis par les chartes canadienne et québécoise des droits, dont ceux de la présomption d'innocence et du droit à une défense pleine et entière, pour finalement conclure à l'anticonstitutionnalité de l'opération sabot.

Après avoir fait le tour du dossier à tous les niveaux, le juge Girouard a dit, en somme, au défendeur : j'ai étudié l'accusation, les faits mis en preuve, j'ai écouté les représentations des procureurs, j'ai vérifié des règles de droit, j'ai fouillé les chartes canadienne et québécoise des droits, et, finalement, j'en arrive à la même conclusion que vous : l'amendement à la charte de la Ville relativement à la pose du sabot n'est pas constitutionnelle. Dans les circonstances, je ne vous envoie pas à votre procès, je vous libère.

« Il importe, à ce moment-ci, souligne Me Denault, de faire la différence entre un accusé libéré et un accusé acquitté. Une libération n'exclut pas la possibilité qu'une nouvelle accusation soit portée contre le même individu à partir de faits similaires ou connexes, alors qu'un acquittement ferme le dossier ».

Selon Me Denault, cette décision du juge Girouard, en dépit du fait qu'elle ne ferme pas définitivement le dossier de l'utilisation du sabot, ne peut que réjouir tous ceux qui, dès le départ, il y a quatre mois, avaient deviné des failles majeures dans l'amendement apporté à la charte de la ville de Montréal, en juin 1982, et lui permettait,

alors, de « saboter », de remorquer et de remiser un véhicule à l'égard duquel plus de trois contraventions de stationnement ont été constatées et sont demeurées impayées. La Ville ne s'attendait peut-être pas à ce qu'un juge de la Cour des sessions de la paix rende pareille décision. Quoi qu'il en soit, cette décision propulse le dossier en Cour supérieure et rapproche le moment d'une décision définitive.

Face à la décision Girouard, la Couronne, éperonnée par les procureurs de la Ville, n'a pas désormais cinquante-six portes de sortie. En fait, il lui en reste peu. Celles-ci, par exemple : soit accepter comme inattaquable et définitive la décision du juge Girouard, s'avouer provisoirement battue et arrêter immédiatement l'utilisation du sabot ; soit se rendre devant un juge de la Cour supérieure — le seul ayant juridiction pour casser un règlement ou pour réviser une décision prise au niveau d'une enquête préliminaire — et lui demander de décider si le juge Girouard a excédé sa juridiction ou a refusé de l'exercer. On peut raisonnablement présumer que la Couronne tentera de faire infirmer la décision Girouard en Cour supérieure. De toute façon, le 24 novembre prochain, le vrai débat de fond sur l'opération sabot commencera en Cour supérieure avec « le dossier Otero ».

Quelle que soit l'issue de cette guérilla judiciaire, on doit prendre pour acquis que la Ville de Montréal a déjà décidé de soumettre à l'Assemblée nationale un projet d'amendement à sa charte, un amendement nettoyé de toutes les arêtes du précédent et qui feraient s'étouffer les « sabotés » et leurs procureurs, et qui lui permettra, dans les plus brefs délais, de « saboter » dans la plus totale allégresse et la plus étanche légalité. De plus, cet amendement aura des pinces inédites, qui permettront, par suite d'ententes inter-municipales, la greffe du sabot, le remorquage et le remisage des voitures partout dans la région métropolitaine, voire partout en province, à partir des rues, des terrains de stationnement, des terrains privés, et cela pas seulement pour les infractions aux règlements du stationnement mais aussi pour celles aux règlements de la circulation. En somme, rien de moins qu'un sabot omniprésent et omnipuissant !

Conscient que de regrettables incidents de parcours ont eu lieu dans l'utilisation du sabot, depuis août dernier, et que ceux-ci ont compté pour beaucoup dans la présente contestation judiciaire, le contentieux municipal de Montréal a soigneusement préparé l'amendement qu'il veut soumettre à l'Assemblée nationale. Il n'attend plus qu'un signe du législateur.

Ce qui est actuellement certain, c'est que l'utilisation du sabot de Denver s'est révélée jusqu'ici terriblement efficace et rentable. On prétend même qu'elle a de puissants pouvoirs dissuasifs, voire même éducatifs. Des malins — il y en a toujours et partout — pensent même qu'elle fait désormais partie des moeurs municipales. Et de façon irréversible, par surcroît.

# Le sabot du tyran

LE JUGE GIROUARD a donné aux avocats de la Ville de Montréal et du ministère de la Justice une dégelée comme on n'en avait vu depuis longtemps. L'administration Lamarre et ses services étaient tout fiers, en juin dernier, d'exhiber le « sabot de Denver », et le trésor municipal se faisait fort d'arracher aux contrevenants chroniques du stationnement quelque \$ 12 millions. Tout ce beau monde se cache maintenant que la Cour des sessions de la paix a libéré un citoyen, Daniel Deschênes, accusé de vol de sabot, et dont les accusateurs auraient plutôt violé une demi-douzaine de ses droits fondamentaux !

Pour le commun des mortels, il y avait quelque chose d'anormal, d'outrancier et de choquant dans la pratique des huissiers d'immobiliser un automobiliste qui n'aurait pas payé ses billets de circulation. Mais la plupart avaient perdu la notion qui, depuis des temps immémoriaux, désigne le phénomène. Le juge Girouard a retrouvé la chose et le mot, chez un commentateur de la charte canadienne des droits et libertés : la tyrannie.

Certes, les automobilistes sont une engeance détestable, dangereuse aux heures de pointe, qui ne veut pas payer sa part des autoroutes, de l'entretien des rues, et les autres frais de son transport de luxe. Cette race solidaire, qui crée l'opinion à l'occasion, ne se scandalisera pas de la minorité qui néglige ses tickets. Mais les piétons, qui

auraient dû applaudir au sabot, le détestaient eux aussi.

Tout a commencé quand des firmes de huissiers, trop avides au gain ou exerçant quelque sadique revanche contre les gens de robe, commirent l'erreur d'installer leurs engins sur des véhicules d'avocats. Du coup le Palais de justice n'attendait que l'occasion de donner à l'Hôtel de Ville la ruade qui allait faire éclater sabots, règlements et autres instruments d'oppression. Le hasard a voulu que les comptes se règlent à la faveur d'un sabot posé sur une *minoune* dont le propriétaire, plutôt que d'aller en prison, retint les services d'un bon avocat.

Le fait est qu'on ne savait trop comment attaquer le règlement du sabot. Les légistes de la Ville sont passés maîtres dans l'art de se substituer au Parlement et d'édicter des crimes de leur cru. Leur tort aura été, cette fois, de se substituer aux tribunaux et d'inventer une saisie sans jugement. Déjà quelques magistrats de la Cour municipale avaient obtempéré au procédé, comme si leur tribunal n'était plus apte à juger ces causes. D'autres avaient commencé de brandir la constitution. Il revenait aux Sessions de la paix de rappeler le vieux principe suivant lequel nul ne peut se faire justice soi-même.

Or, la Ville et ses huissiers aux grands sabots faisaient aussi oeuvre d'injustice. Le règlement levait une amende sans que l'infraction n'ait été

jugée. Même si un jugement frappait l'automobiliste, on lui imposait une sanction qui n'était pas autorisée. On présumait de la culpabilité des récalcitrants. On leur niait le droit au procès. On les privait de leur bien.

Que voilà d'abus dans un seul sabot : le conseil municipal aura bien du mal à trouver un juste remède. Peut-être n'y a-t-il pas de remède à la tyrannie, sinon son renversement. Le vice absolu du sabot tient dans sa démesure : pourquoi priverait-on un citoyen d'un bien valant plusieurs milliers de dollars pour des amendes se chiffrant par beaucoup moins ?

Au reste, où donc les avocats de la Ville de Montréal étaient-ils quand il eût fallu inventer un *sabot de Taillibert* et le poser aux contrats olympiques ? L'administration prend les grands moyens pour se faire rembourser quelques dollars. L'a-t-on vu fermer les gros commerces de la métropole quand certains d'entre eux ne payaient pas leurs taxes et entraînaient la Ville de cour en cour ?

Nos tyrans s'en prennent aux petits délinquants et leur nient la protection du tribunal. Ils seraient pourtant les premiers à invoquer la charte des droits et libertés, si on les punissait sans procès. Sans charte, en effet, ils mériteraient d'être pendus par les pieds à la grande porte de l'hôtel de ville — dans des sabots de fer, bien entendu.

— JEAN-CLAUDE LECLERC



Après l'intervention des policiers, d'un serrurier et la venue d'un représentant de la firme ayant effectué la pose du sabot de Denver, le véhicule a finalement pu être remorqué.



Photos Jean-Louis BOYER

Avant d'être remorqué, les huissiers de la firme Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & Associés avaient saboté le véhicule visé par la saisie.

## La police intervient

# QUERELLE D'HUISSIERS AU SUJET DE LA SAISIE D'UN VÉHICULE «SABOTÉ»

Un huissier mandaté pour saisir le véhicule d'un individu qui refuse de payer les mensualités de son prêt, parce qu'il n'est plus en possession de son automobile «sabotée» puis remorquée, a dû faire appel à la police pour que son mandat de saisie soit respecté par les employés de la fourrière.



L'huissier représentant une banque, Guy Bernier, a dû faire appel à la police pour que les employés de la fourrière respectent son mandat de saisie.



Un serrurier a été appelé pour déverrouiller le cadenas des portes grillagées de la fourrière que les employés refusaient d'ouvrir.

Jean-Maurice Duddin

Une vive engueulade a précédé la venue des policiers alors que l'huissier, Guy Bernier, tentait de faire respecter par les employés de la fourrière des deux firmes d'huissiers effectuant la pose des sabots de Denver son mandat de saisie. Les agents de la paix ont été appelés par l'huissier qui craignait que la situation ne dégénère en bagarre, tellement l'échange verbal s'envenimait.

Il était environ 15h30, mercredi, lorsque l'huissier représentant une banque s'est présenté à la fourrière située sous le viaduc de l'autoroute Bonaventure, à l'angle des rues Duke et Wellington, à Montréal, pour exécuter son mandat de saisie.

### Refus catégorique

Les employés de la fourrière ont catégoriquement refusé de laisser l'automobile visée par la saisie à l'huissier, à moins que ce dernier ne règle les contraven-

tions impayées par le propriétaire du véhicule. N'étant pas le représentant du propriétaire de l'automobile, Guy Bernier dit ne pas avoir à régler cette facture. «C'est à la ville de revendiquer par la voie des procédures légales le paiement des contraventions impayées.»

Guy Bernier a alors appelé la police car la situation s'envenimait dangereusement. Une fois les agents sur place, un serrurier a été mandaté pour déverrouiller les cadenas rivant les deux portes grillagées de la fourrière. Les employés de l'endroit refusaient obstinément d'ouvrir.

Une fois le déverrouillage effectué en présence des policiers, la dépanneuse demandée par l'huissier a pu se frayer un chemin dans la fourrière jusqu'au véhicule saisi.

Un représentant de la firme d'huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & Associés, responsable de la pose du sabot de Denver et du remorquage du véhicule en question, est alors arrivé sur les lieux. Devant l'argu-

mentation de l'huissier, il a respecté le mandat de saisie. Les deux agents de la paix apprenant par le fait même les droits des deux parties, ne sachant que faire face à ce différend d'ordre juridique. Ils ont entre autres appris qu'un véhicule remorqué (après avoir été saboté) n'a pas été saisi mais confisqué selon les termes du règlement municipal régissant le sabot de Denver. Les employés de la fourrière l'ont également appris à la faveur de cette controverse.

Le véhicule a donc finalement été remorqué de la cour à 17h30, soit deux heures après l'arrivée de l'huissier. L'histoire ne dit cependant pas si la décision du propriétaire du véhicule de ne plus vouloir rembourser son emprunt à la banque est reliée au verdict rendu lundi par le juge Gérard Girouard. Ce magistrat de la Cour des sessions de la paix a, rappelons-le, déclaré inconstitutionnel le règlement de la ville de Montréal concernant le sabot de Denver.

## L'ignorance des employés à la base de la mésentente

(J.M.D.) — L'ignorance de la loi par les employés de la fourrière est à la base de la mésentente entre l'huissier représentant une banque et les employés de la fourrière.

C'est du moins l'avis qu'exprimait hier le directeur général adjoint de la firme d'huissiers Paquette, Rochelleau, Dion, Grenier & Associés, Jean-Paul Grenier.

Selon M. Grenier, les employés de la fourrière croyaient que la firme

possédait un mandat de saisie sur le véhicule, ce qui n'est pas le cas.

«Nous procédons en exécutant à la lettre le règlement de la ville sur le sabot de Denver. Nous installons les sabots puis nous remorquons les véhicules dans les 48 heures suivantes à défaut de paiement», a expliqué le représentant de la firme.

M. Grenier croit qu'à la suite de cet incident, le même problème ne devrait plus se répéter.



### ■ **Les « suppliciés » du sabot**

PERSONNELLEMENT, j'en ai pardessus le ras le bol de lire des histoires sur les pauvres-types-harcelés-par-des-huissiers-qui-posent-des-sabots.

À titre d'avocat, je suis entièrement d'accord avec les règles de droit qui visent à protéger l'individu: droit d'être entendu, ne pas être puni deux fois pour une même infraction, etc.

Mais, à titre de citoyen, je comprends mal pourquoi des types qui accumulent pour des centaines ou même des milliers de dollars de contraventions impayées viennent se plaindre aux journalistes. Qu'ils commencent donc à obéir aux lois et aux règlements. S'ils les enfreignent, qu'ils payent.

Ayant moi-même, pour une rare fois, commis récemment une infraction aux règles de stationnement, j'ai payé, sans rechigner, dans les 48 heures, l'amende de \$25.

Je n'en fais pas un plat. Alors, pourquoi les « suppliciés » (!) du sabot viennent-ils nous casser les pieds avec la triste histoire de leur vie ?

— YVES TARDIF

Sainte-Julie, 15 novembre

## Denver Boot trucks ticketed for parking

The drivers of two Denver Boot trucks got a nasty kick from the law yesterday.

A policeman says he caught their yellow trucks double parked. And their boss said they will have to pay the \$30 tickets.

"Of course the drivers are going to pay," said Serge Roy, of the bailiff firm Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie, Poitevin, Giguere.

"We don't want Boots put on our own trucks."

Const. Jean-Guy Blanchette ticketed the trucks as the drivers came out of the bailiffs' office at 41 St. Jacques St. W.

They told him they had gone to get more Denver Boots — iron anti-parking clamps that have been called unconstitutional by a judge and unprintable names by victims.

Grinning Blanchette said one of yesterday's victims "even said I was mad because I had a Boot put on my car. But that's not true. The law applies to everyone."



## 'Getting Denver Boot a moving experience'

While the Denver Boot controversy rages on, I would like to express my personal outrage at this blatant invasion of my rights.

I discovered the boot on my vehicle on the night of Nov. 10. The next day was Remembrance Day and the banks were closed, so I could not redeem my car.

Naturally, by that evening the car had been towed away.

I was informed that the offices were closed for the weekend. On Monday, I was forced to pay for towing charges as well as three days' storage costs, in addition to the parking tickets. This is grossly unfair, to say the least.

After spending nearly an hour at

the fines office simply to pay the ransom, I arrived at the impounding lot to find my car covered with pigeon excrement.

While driving home, trying to peer through the mess on my windshield, I heard the news that the Denver Boot had been declared unconstitutional. My sentiments at that moment are unprintable in a family newspaper.

As I passed one of the Denver Boot vans downtown, still on the prowl for victims, I had the overwhelming desire to be, just for one moment, a 100-pound pigeon.

JULIA FRITTAION  
Montreal

# UN MYTHE, LE SABOT DE DENVER

## Un tour de force digne de Hulk!

« J'sais pas si c'est le huissier ou le sabot qui doit se sentir moribond après ce qu'on vient de voir ici, a lancé un témoin, mais il est certain qu'il vient de se passer quelque chose de pas ordinaire! »

### CONRAD BERNIER

Eh oui! le mythe du fameux sabot de Denver, que tout le monde, y compris son inventeur — un gars du Colorado — croyait absolument inarrachable ou indécollable, s'est dégonflé de façon foudroyante et lamentable, hier après-midi, en pleine rue Sainte-Catherine, à proximité de la station de métro Beaudry, et devant plus de 100 témoins, par surcroît, alors que Zahir Elsamad, en un tournemain, a arraché le sabot qu'un huissier venait tout juste de greffer à une roue de son auto.

En apercevant le sabot, Zahir

Elsamad, un Libanais de 23 ans, marié, étudiant en chimie à l'université de Montréal, a fait d'estourloupette: Zahir Elsamad n'est ni un baratinneur, ni un rouspéteur, ni un menteur, ni un mutilateur.

Il s'est accroupi à la turbine dévisagé la grosse face jaune du sabot, l'a trouvée insolente, hautain, turpide, apoplectique. Comme, un tête-à-tête implacable, terriblement concentré, avec ce sabot qui, depuis quatre mois, a valu à des centaines d'automobilistes de se découvrir soudainement insomniaques de se faire secouer comme des tirelire dans les bureaux des huissiers.

Pour comprendre ce qui s'est passé, alors, dans la tête de Zahir Elsamad, il faut rappeler qu'il s'est fait attraper par des huissiers, il y a à peine un mois et qu'il a versé \$700 pour fermer le dossier. Et, soudainement, hier après-midi, voilà que ce sabot de cauchemar réapparaît greffé à une roue de sa voiture.

Toujours accroupi et concentré, Zahir saisit le pied du sabot, donne un coup foudroyant, le sabot lui reste dans les mains et la foule s'esclaffe. Une heure plus tard, les deux policiers qui l'arrêteront à la section des affaires criminelles du Centre commu-

nautaire juridique de Montréal, Place Dupuis, déclareront que Zahir Elsamad a réussi là « un tour de force digne de l'incomparable Hulk! »

Une fois le sabot arraché — un sabot sans égratignure, sans lésion, sans ecchymose, un sabot intact, avec toutes ses articulations, ses membranes et son frein — Zahir Elsamad se lève, aperçoit un dépanneur, s'y rend allègrement et y dépose le sabot. Après tout, un dépanneur, c'est fait pour dépanner, non?

Il se rend ensuite au Centre communautaire juridique de Montréal, section des affaires criminelles, et raconte l'incident du sabot à Me Gilbert Frigon. Ce dernier lui conseille d'appeler au poste de police no 23 et de se déclarer prêt à se livrer aux policiers en compagnie de son avocat. Les policiers Jacques Paulhus et Michel Turpin surgissent rapidement, appréhendent Zahir Elsamad et procèdent à l'enquête de routine. Le centre de renseignements policiers, confirme que le dossier de Zahir El-

samad, au chapitre des contraventions, est bel et bien nettoyé. Les renseignements en provenance des huissiers soutiennent le contraire. Le prévenu est relâché. Il sera accusé, ces jours-ci, de vol et recel.

L'Aide juridique s'occupera du dossier, et ça, c'est fort intéressant, parce que pour la première fois, la chance est ainsi fournie à l'un de ses avocats permanents de s'occuper du dossier du sabot, qui les fait tous rêver depuis quatre mois.



Souriant, le prévenu Zahir Elsamad (à gauche) fait voir le sabot à son avocat, Me Gilbert Frigon, en présence des agents Jacques Paulhus et Michel Turpin. photo Pierre McCann, LA PRESSE

## Catch 22 parking

Something must be done to rationalize Montreal's parking problems. Apart from the sheer stupidity of telling motorists that they are not allowed to park on either side of their own streets at the same time, there is an evil in preying on motorists the way the city does. Parking offences are supposed to be wrongdoing. People are punished for committing an evil deed. But this is no longer true. Parking offences have become a part of tax collection and more and more motorists are running afoul of the law because the law is deliberately closing in on them in the earnest hope that normal law abiding citizens will break it, be caught and fined, bringing more money to the city's coffers.

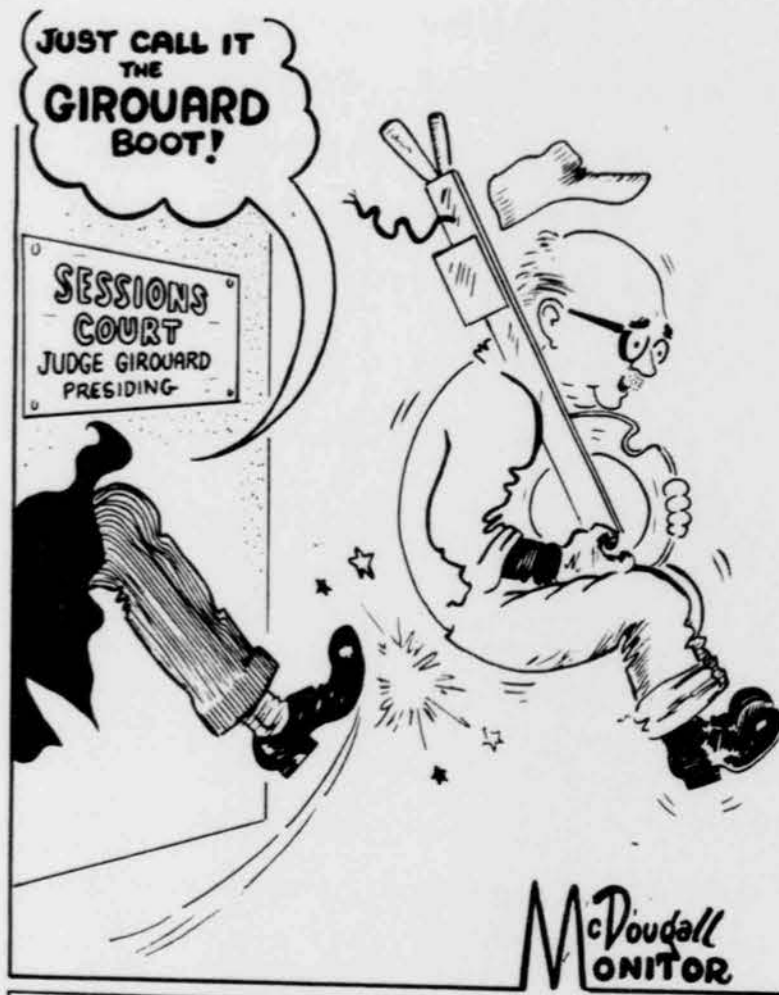
This is not an honorable role of the administration of justice. The administration of justice was created to ensure peace and tranquility in our society and punish wrong doers. When it becomes transformed into an agent of tax collection, it ceases to perform a noble role and begins to perform a venal one. If this is the case, normal law-abiding citizens come to despise the law as an instrument of oppression, associating its agents with Catch 22 parking rules, Denver Boots and Green Onions. Citizens then begin to look on the police not as peace officers but as excise men.

If this attitude grows, it threatens Montrealers' unusually good relationship with the police. Of course, this is not the fault of the police, but of a city administration that has run short of money and now appears willing to pervert the proper role of the judicial system to that of the improper role of raising money. It is hoped that new ways of financing the city's debt be devised and that the courts and its agents return to do the type of job for which they deserve respect.

## Catch 22

More complaints about Catch 22 parking, where the city has put up signs forbidding parking on either side of the street at the same time.

While it has been learned that this was a mistake, the problem is spreading. First St. Ignatius was hit, then Mayfair and there is another report of it happening on Trenholme.



## À chacun son sabot

Le sabot n'existe plus seulement en Hollande. Depuis quelque temps, on le retrouve rues Sainte-Catherine, Sherbrooke, Peel, etc. Curieuse ressemblance avec le sabot traditionnel, le sabot de Denver est jaune, lui aussi. La seule différence d'apparence, c'est qu'avec ce der-

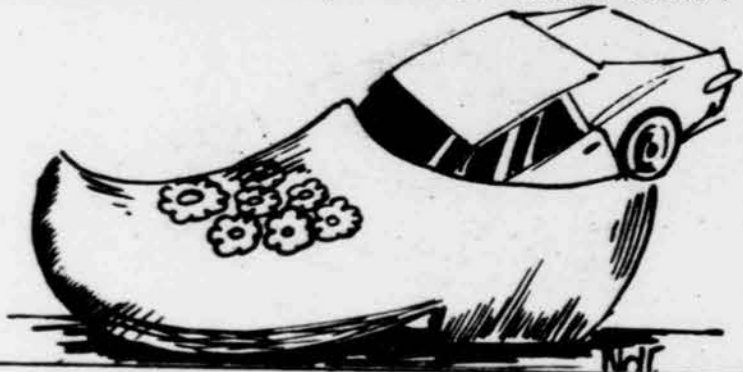
nier, on ne peut plus rouler!

Depuis le 15 juillet, nombreux sont ceux qui ont assisté, impuissants, à la pose du sabot. Mais qui sont-elles, ces victimes du sabot? On les appelle les "contrevenants chroniques", c'est-à-dire ceux qui accumulent

les contraventions et ne les paient pas.

Etes-vous pour ou contre? Rassuré ou indigné? Tout le monde s'interroge sur cet instrument, qui sert à immobiliser temporairement les véhicules des coupables.

Contrevenants chroniques, attention... à vous de savoir si vous voulez ou non être "sabotés"?



## La Ville intensifie les mesures de sécurité de la circulation

Afin d'assurer la sécurité des conducteurs de véhicules et des piétons, 1,540 passages piétonniers ont été peints en 1982, de même que 440 passages pour écoliers et pour usagers de terrains de jeu. Les marques tracées sur la chaussée représentent 738 000 mètres linéaires de lignes

axiales ou discontinues. Près de 35 000 interventions sur des dispositifs de signalisation routière ont été effectuées aux fins d'entretien ou de remplacement.

Quelque 80 espaces de stationnement additionnels ont été réservés aux personnes handicapées dans des

rues commerciales et près d'immeubles publics. De plus, pour faciliter l'accès et la sortie d'un véhicule, un espace a été interdit au stationnement en face de 40 résidences pour personnes âgées dont plusieurs sont handicapées.

Les 117 parcs de stationnement municipaux ont accueilli 1,2 million de clients à court terme et 50 000 clients à long terme, sans compter les 500 000 usagers des parcomètres.

La Ville a favorisé davantage la formule du covoiturage reliée au stationnement, établie en 1981. Cette formule permet aux détenteurs de permis mensuel de se regrouper en faisant inscrire jusqu'à six véhicules sur un même permis, leur permettant ainsi de diviser le coût du permis et du transport en utilisant un seul véhicule à tour de rôle, diminuant d'autant la circulation dans les rues. Ainsi, le nombre mensuel d'usagers à utiliser cette forme de stationnement est passé de 50 en 1981 à 600 en 1982.

La Ville a contrôlé l'émission des permis d'exploitation de 345 terrains de stationnement commerciaux de l'entreprise privée, ainsi que 40 nouvelles demandes de permis d'exploitation.

Les 90 préposés au stationnement ont maintenu leur action pour assurer le respect des avis de contravention relatifs au stationnement et signalé rapidement les accidents, les véhicules volés ou disparus, les parcomètres et feux de circulation défectueux et toute anomalie dans le réseau. Ils ont dépisté les récidivistes qui ont plus de trois ans de contravention impayés et ont fait remorquer les véhicules à la fourrière municipale en vue de récupérer les sommes dues par les propriétaires de ces véhicules. Ainsi, tout en donnant un sérieux avertissement à des contrevenants chroniques, 290 véhicules ont été remorqués et la Ville a pu percevoir \$21,000 en amendes et \$17 000 en frais de remorquage et d'entreposage de véhicules.

## Le sabot a aussi des amis

Le sabot de Denver au-  
rait-il son bon côté?  
C'est en tout cas ce  
que pensent les admi-  
nistrateurs de Chassé  
Toyota, concessionnai-



re de véhicules japo-  
nais. L'entreprise a en  
effet décidé d'acheter  
son propre sabot, il y a  
quelques jours, dans le  
but de mettre fin à l'é-  
pidémie de vols dont  
elle se dit victime de-  
puis quelque temps. Un  
gérant du commerce,  
M. Richard Ouimet, a  
indiqué qu'en trois se-  
maines, autant de vé-  
hicules placés en dé-  
monstration devant la  
vitrine ont été volés.  
Pour remédier à la si-  
tuation, on fit donc  
l'acquisition d'un sa-  
bot, avec l'espoir  
qu'ainsi chaussés,  
moins de véhicules dis-  
paraîtraient. Pourvu  
qu'un citoyen allergi-  
que à ce fameux sabot  
(et ils sont de plus en  
plus nombreux) ne dé-  
cide maintenant de  
s'emparer... du sabot!



# IL ÉVALUE À \$80 000 SA RÉPUTATION... «SABOTÉE»

Le propriétaire de «Montreal Audio Visual Enr.», M. Dennis Weeks, a intenté, hier, devant la Cour supérieure, une poursuite pour un montant de \$80,000 contre la Ville de Montréal et un bureau d'huissiers. Le demandeur allègue que cette immobilisation de son véhicule par un sabot de Denver était illégale, inconstitutionnelle, faite sans droit et qu'en plus elle portait atteinte à sa réputation.

**Claude Decotret**

C'est le 19 septembre dernier que M. Weeks, alors que son véhicule était stationné en face du 1207, rue University, a constaté qu'il était immobilisé par un sabot de Denver.

Le demandeur soutient qu'il n'était pas endetté envers la Ville de Montréal au moment de cette immobilisation et il n'avait pas trois contraventions impayées. En conséquence de cette saisie, le demandeur n'avait aucun

autre choix que de payer aux huissiers un montant de \$196, ce qui fut fait le 19 septembre 1983, pour obtenir ainsi la libération de son véhicule.

Rappelons que, récemment, le juge Gérard Girouard, de la

cour des Sessions de la paix, avait déclaré inconstitutionnelle la pose du sabot de Denver en accordant gain de cause à un automobiliste.

Dennis Weeks allègue également que cet incident porte gravement atteinte à sa réputation commerciale comme homme d'affaires et à sa réputation personnelle. Il ajoute

qu'il y a aussi infraction des droits constitutionnels garantis par la charte des droits et libertés de la personne concernant le respect de la propriété privée et jouissance paisible des biens.

# LA COUR SUPÉRIEURE DEVRA TRANCHER À SON TOUR

## Poursuite de \$80 000 contre Montréal et des huissiers pour un « sabotage » injustifié

■ Si le mouvement amorcé se continue, le sabot de Denver va donner autant de travail aux magistrats de nos cours qu'aux huissiers bien rémunérés qui font constamment la navette dans nos rues pour en poser sur tous les véhicules « suspects » qu'ils peuvent repérer.

### LÉOPOLD LIZOTTE

En commettant ici et là, semble-t-il, quelques erreurs de calcul, au hasard de leur chasse incessante aux conducteurs négligents.

Hier après-midi, donc, c'est un commerçant fort outré de l'Ouest de la ville qui a déposé, devant la Cour supérieure, une poursuite de \$80 113 et une requête pour faire déclarer une autre fois illégal le petit monstre jaune qui embarrasse évidemment tous ceux qui en écotent, mais qui aurait fait la

honte de M. Dennis Weeks, lorsqu'il le vit apposé sur la roue gauche avant de son véhicule, en face du 1207 rue Université.

M. Weeks, propriétaire du Montreal Audio Visual Enrg. tient boutique à cet endroit depuis neuf ans, et, selon ses dires, il a réussi à se bâtir, dans le centre-ville, une clientèle bien établie qui l'a toujours tenu pour un homme d'affaires sérieux, méritant pleine confiance.

Et il dit avoir évidemment besoin de garder intacte cette bonne réputation, s'il veut conserver à la fois ses clients et son crédit auprès des institutions bancaires.

Il fut donc fortement traumatisé, le 19 septembre dernier, lorsque les huissiers Linteau, Ville-neuve, Miller et Lortie, non contents de placer un sabot sur son auto, placardèrent son pare-brise d'un avis expliquant en

vertu de quelle autorité ils avaient fait cela.

Il soutient qu'à ce moment-là, il n'avait reçu que des avis préliminaires pour les trois contraventions invoquées contre lui et que la cour ne s'était donc prononcée sur aucun de ces litiges.

Obligé de payer immédiatement \$198 aux huissiers pour faire libérer son véhicule, il allègue qu'avant même cette libération, il y a eu dommages à la réputation de son commerce et à la sienne propre, perte de crédibilité au sein de sa clientèle, perte de profits auprès de clients qui, ce jour-là, sont passés devant sa porte sans s'arrêter, et violation de ses droits constitutionnels. Il ajoute que c'est aussi illégalement que l'on a exigé un surplus de \$113 sur le montant maximum qu'il aurait dû normalement déboursier pour ses contraventions.

En réclamant donc un total de

\$80 113 en dommages, le requérant met par ailleurs en cause le procureur-général de la province, en annonçant qu'il va demander au juge qui sera saisi de ce dossier de déclarer nul, sans effet et inconstitutionnel le règlement no 6017 de la Ville, qui fait tout le bruit que l'on sait, depuis l'été dernier.

Déjà, on le sait aussi, le juge Gérard Girouard, de la Cour des sessions de la paix, s'est prononcé quant à l'illégalité du procédé. Mais d'aucuns ont voulu minimiser la portée de sa décision, et soutenu qu'il n'avait pas juridiction pour décider comme il l'a fait, dans un cas de vol de sabot.

C'est peut-être ce qui a incité le commerçant de l'Ouest de la ville à s'adresser à la Cour supérieure, dont la juridiction à se prononcer sur la validité des lois ne semble pouvoir souffrir de contestation.

**Accusé  
de  
méfait**

# ON LUI SABOTE SA VOITURE ET... IL SABOTE LE SABOT

**Un acheteur d'antiquités qui venait de se faire saboter sa voiture par un «saboteur» d'huissier, a saboté bien malgré lui le damné sabot en mettant son véhicule à la renverse!**

**Yvon LAPRADE**

Résultat: le sabot de Denver a été lourdement endommagé sous le choc, la voiture de l'«ensaboté» a subi des dégâts non négligeables et de nombreux curieux en ont eu pour leur argent en assistant à ce spectacle à l'angle des rues McKay et Sainte-Catherine.

Ce nouveau chapitre de la petite histoire du sabot de Denver a été écrit hier matin par M. Denis Bureau, un résidant du

Plateau Mont-Royal qui a été victime de l'opération sabotage. Le montant des contraventions impayées par ce Montréalais, depuis deux ans, s'élève à plus de \$260.

«J'ai reculé avec le sabot, et il est tombé tout seul dans la rue! Si j'avais su, je n'aurais pas posé un tel geste. Mon intention n'était pas de me sauver; j'étais prêt à payer mes contraventions», a raconté M. Bureau au *Journal*.

L'huissier de la firme Paquette et Associés était encore sur place lorsque sa nou-

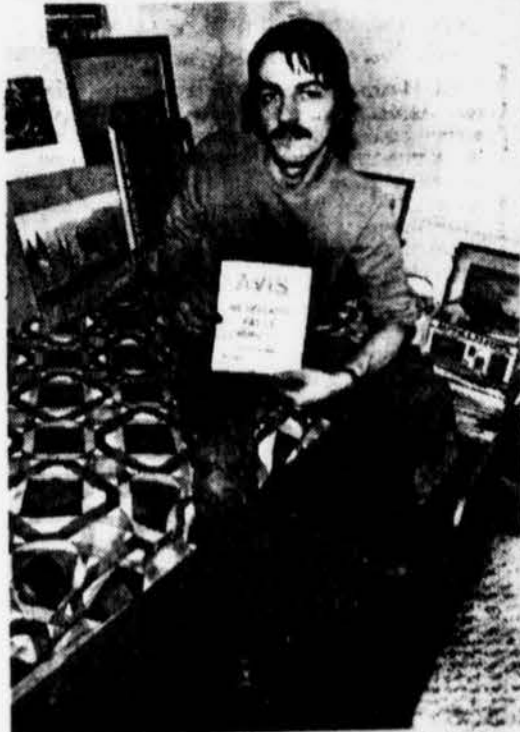
velle proie s'est exécutée. «Mon amie était assise dans l'auto, et quand elle a vu la camionnette de l'huissier, elle est venue me chercher, de l'autre côté de la rue. Je me suis hâté pour décoller, en espérant que le sabot n'était pas installé. Mais c'était déjà fait...», mentionne M. Bureau.

Pour avoir endommagé lourdement le sabot, geste qu'il dit avoir posé involontairement — «je ne savais pas que le sabot était installé à la roue de ma voiture» — une accusation de méfait a été portée par la police de la CUM à l'endroit de M. Bureau. Sa voiture, une Pontiac Grand-Am 1974, a été conduite à la fourrière municipale.

Puisqu'il utilise son véhicule tous les jours de la semaine pour son travail, M. Bureau pense qu'il devra payer ses amendes. «Je serais bien prêt à faire de la prison pour ne pas avoir à acquitter ce montant. Mais on m'a dit que ce n'était pas possible», explique-t-il.

Cet automobiliste «ensaboté» ajoute le plus sérieusement du monde qu'il espérait une amnistie qui n'est jamais venue!

Hier soir, M. Bureau se remettait de ces émotions. Et il s'interrogeait sur les possibilités de porter l'affaire devant les tribunaux. «Peut-être aurais-je des chances de me faire acquitter comme l'automobiliste de Saint-Henri...», a-t-il conclu.



M. Denis Bureau a endommagé le sabot de Denver en faisant marche arrière avec son véhicule qui venait d'être saboté. Il est accusé de méfait.

## Les pieds dans le sabot

Il y a à peine quatre mois, bien peu de Montréalais savaient ce que pouvait être un «sabot de Denver». Aujourd'hui, l'étrange chaussure fait parler d'elle partout, avec souvent beaucoup de passion, de la rue jusqu'à la Cour. On est féroce pour ou contre, avec des arguments valables pour soutenir chacune des positions, selon qu'on le voit comme instrument de justice ou d'injustice.

Ceux qui considèrent inconstitutionnelle son utilisation ont avec eux le juge Gérard Girouard, de la Cour des sessions de la paix: «Comment peut-on mettre de côté, dit le juge, par un règlement municipal ou une loi provinciale, des droits si chèrement acquis et qui sont à la base de notre système criminel et pénal britannique, tels que la présomption d'innocence, le droit à un procès impartial et le droit à une défense pleine et entière?»

Par ailleurs, le jugement Girouard n'empêche pas la ville de Montréal et ses huissiers d'appliquer des sabots. Il faut

donc attendre qu'un juge de la Cour supérieure, ayant juridiction dans cette matière, émette un jugement. Ce qui devrait bientôt se faire.

En attendant, on peut analyser la situation en tant que «spectateur intéressé». Car si le sabot ne peut faire peur qu'aux automobilistes fautifs, le respect des chartes canadienne et québécoise devrait préoccuper tous les citoyens.

Evidemment, les pires adversaires du sabot sont ses victimes. On les comprend; mais on ne peut vraiment pas pleurer avec eux sur un sort qu'ils ont mérité. On a fait mention, la semaine dernière, d'un automobiliste qui avait «négligé» d'acquiescer près de \$12 000 de contraventions. (Celui-là, il est maintenant en prison et il se plaint de n'avoir pas eu «la chance de négocier une entente à l'amiable...») On dit que Montréal aurait recueilli \$1 million après avoir fait apposer 4 000 sabots; soit une moyenne de \$250 par «coupable». De quel droit ces gens peuvent-ils se moquer de la loi

et invoquer la charte des droits pour se défendre?

Le comportement des gens qui décident de se situer au-dessus de la loi et des règlements d'une communauté de personnes est tout simplement asocial: il ne respecte ni les personnes ni les institutions qu'elles se donnent démocratiquement. Quand ces gens sont des avocats ou des commerçants, on peut craindre leur éthique trop subjective pour être tolérable et tolérée par les autres. Celui qui choisit de ne pas respecter la loi et ses règlements doit en subir les conséquences.

Le problème se trouve dans la possibilité d'inconstitutionnalité de l'opération. Car la Charte précède la loi et davantage les règlements municipaux. Même si les victimes du sabot utilisent abusivement la Charte canadienne des droits et libertés pour se faire une justice qui les sert, il reste qu'on ne peut se permettre de conserver un règlement municipal qui contredit trois arti-

cles de la Charte: celui statuant que les libertés ne peuvent être restreintes que par une règle de droit, un autre garantissant aux individus une protection contre les saisies abusives et un troisième traitant de la présomption d'innocence, comme le soutient le juge Girouard. Comment donc faire respecter la justice et la Charte?

C'est à la Cour supérieure qu'il revient de trouver une solution. Car on ne peut supporter, dans une société où tous les citoyens doivent être égaux, que la Charte protège l'illégalité et la malhonnêteté des moins scrupuleux et des plus habiles. Que ce soit le sabot de Denver ou la prison, l'amende sévère ou la saisie de salaire, notre société doit se donner les moyens de se faire respecter par tous ses membres. C'est même la Charte des droits et libertés qui devrait servir à rendre parfaitement égaux devant la loi tous ceux qui veulent profiter de la vie en société.

Jean-Cy DUBUÉ

# LES HUISSIERS SORTENT DE L'OMBRE

DEPUIS QUE J'POSE  
DES SABOTS, J'ME  
SENS REVIVRE, FA  
M'DÉFOULE DOCTEUR,  
ÇA M'PLUS CONSTIPE  
ET MON URTICAIRE  
DISPARAIT! VOUS  
PENSEZ QU'IL Y A  
UNE RELATION?



G. ERD PS. J'AI PAYÉ  
465 TICKETS.

## 'Technical' hitches force city to stop applying Boot

By PEGGY CURRAN  
of The Gazette

Bailiff firms have stopped putting the Denver Boot on Montreal cars and say they don't know for sure when they will start up again.

Officials for the two companies — hired to attach the big yellow clamps to vehicles whose owners have three or more overdue parking tickets — yesterday blamed a computer breakdown, bad telephone lines and several broken boots for the decision to halt operations.

But they said they are also awaiting advice from city lawyers on how to proceed in the wake of last week's court decision ruling the boot unconstitutional.

On Nov. 14, Sessions Court Judge Gerard Girouard said the boot violated sections 1, 8, and 11 of the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

Section 1 guarantees the rights of citizens, "subject only to such reasonable limits as can be demonstrated justified in a free and democratic society." Section 8 guarantees against "unreasonable search

and seizure," and Section 11 says that everyone must be presumed innocent until proven guilty.

The city expects the Quebec Justice Department will appeal that ruling.

Denis Linteau, of Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie, Poirtevin and Giguere, said "technical problems" forced his people to stop applying the boot on Thursday.

He said the system used by his bailiffs on the road for telephone checks with the City of Montreal wasn't working properly.

In addition, he said some boots had been broken and were off for repairs.

He said so far there is no connection between the decision to stop using the boot and the Sessions Court ruling that it is illegal.

But Linteau could not say for sure whether his men would be back on the road Monday or even later next week.

Jean-Marc Paquette, president of Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier and Associates, said his company had also halted operations Thursday when the computer used to

check a motorist's outstanding tickets broke down.

He said he expects his company to be back on the road Monday.

"But we get our mandate from the city. We're waiting to see what develops now. At this point we haven't heard what the city plans to do," he said.

Gilles Allard, the city lawyer handling the Denver Boot case, could not be reached for comment.

Allard, assistant chief lawyer for the city, has previously said that the boot remains legal pending a final ruling.

## Depuis jeudi, on a cessé de poser des sabots de Denver

**Les deux firmes de huissier qui posaient des sabots de Denver sur les véhicules en faute à Montréal viennent d'interrompre leur travail et ne savent pas s'ils le reprendront.**

À la suite de toutes les décisions défavorables des tribunaux de première instance, les huissiers doivent faire face à des ennuis avec leur système d'ordinateur et de téléphone ainsi qu'au bris de plusieurs sabots.

Selon un porte-parole, le système téléphonique pour vérification avec la Ville de Montréal n'est pas adéquat. De plus, de nombreux sabots ont été brisés au point qu'ils ne peuvent être réparés.

La firme de huissiers Linto, Villeneuve, Miller, Lortie, Poitevin et Giguère a cessé, jeudi de poser des sabots pour des raisons techniques, qui, dit-on, ne sont aucunement reliées aux déboires juridiques.

À l'autre firme de huissiers, Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés, on a également arrêté les opérations jeudi quand l'ordinateur s'est brisé.

Alors que chez Linto on ne sait pas si on re-

prendra les opérations lundi, chez Paquette on dit espérer être de retour sur la rue, demain.

Mais dans les deux cas on attendra des nouvelles du contentieux de Montréal. Jusqu'à maintenant on a dit que le sabot demeurerait légl. jusqu'à ce que les plus hauts tribunaux se soient prononcés.



*Recommencera-t-on demain?*

# Le sabot de Denver est mis temporairement au rancart

Les deux compagnies de huissiers, embauchées par la Ville de Montréal pour installer le sabot de Denver aux véhicules dont les propriétaires ont entre leurs mains trois ou plus contraventions non payées, ont temporairement cessé leur travail.

Ces compagnies ne savent pas exactement quand elles reprendront leurs tâches. Elles attribuent leur arrêt de travail à des problèmes d'ordinateurs, à de mauvaises lignes téléphoniques et à plusieurs sabots endommagés.

Les autorités de ces compagnies révèlent également qu'elles attendent une opinion légale des avocats de la Ville sur la façon de procéder à la suite de la décision juridique de la semaine dernière à l'effet que le sabot était inconstitutionnel.

Le 14 novembre, le juge Gérard Girouard, de la Cour des sessions, a

techniques" empêchent leurs employés de procéder à l'imposition du sabot.

Denis Linteau soutient que le système employé par les huissiers sur la route, pour communiquer par téléphone avec les employés de la Ville, ne fonctionnait pas d'une

façon adéquate. De plus, certains sabots ont été brisés et sont actuellement en réparations.

Selon Linteau, il n'existe aucune relation entre l'arrêt de travail et la décision de la Cour, mais il n'a pu préciser quand ses hommes reprendraient leur travail.

Jean-Marc Paquette, président de Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & Associés, a souligné que sa compagnie avait également cessé de poser le sabot quand l'ordinateur utilisé pour effectuer des vérifications a fait défaut. Il

compte reprendre le travail demain.

"Mais nous obtenons notre mandat de la Ville, a-t-il expliqué. Nous attendons de voir ce qui va arriver. À ce moment-ci, nous ne savons pas ce que la Ville va faire."

Quant à Me Gilles Allard, l'avocat de la Ville responsable de l'affaire des sabots, il n'a pu être rejoint pour commentaires. Me Allard a déjà déclaré que le sabot demeurait légal tant qu'une décision finale ne serait pas prise dans son cas.



# Il n'y a plus rien, légalement, pour justifier l'utilisation du sabot

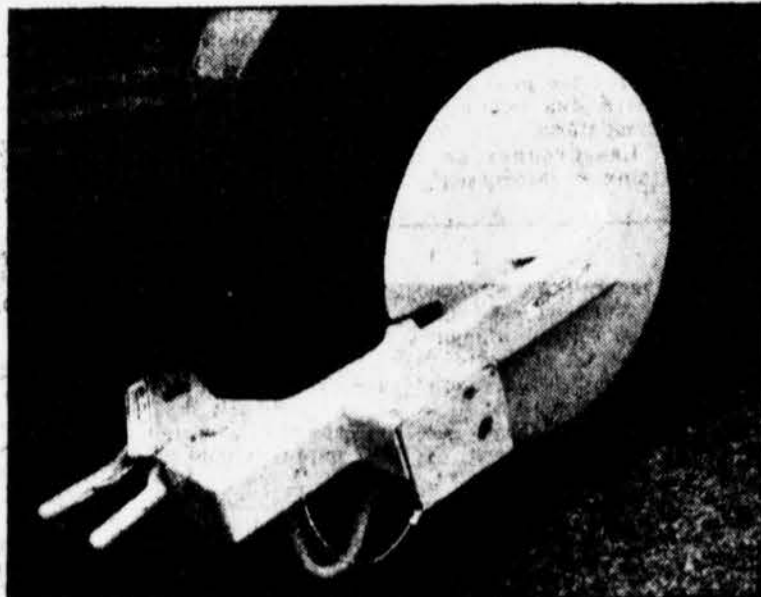
— Me Jocelyne Paule

■ Ce que l'on ne doit surtout pas faire, désormais, si un huissier « ensabote » votre auto, c'est de payer séance tenante et jusqu'au dernier sou.

En effet, depuis quatre jours, le plus élémentaire gros bon sens commande, lorsque l'on s'aperçoit que son auto a été « ensabotée », de se rendre immédiatement en Cour municipale avec un avocat et de demander à un juge qu'il ordonne au huissier de rendre tout de suite l'auto, sans cautionnement et sans frais de saisie, ou de vous conduire à la prison de Bordeaux.

## CONRAD BERNIER

« Qu'est-ce qui s'est passé depuis quatre jours, se demandera-t-on, pour justifier une telle suggestion à toutes les éventuelles victimes du sabot? » D'abord, ça s'est passé en Cour supérieure, jeudi, alors que la Couronne a renoncé à son droit d'en appeler d'une décision rendue par le juge Louis-Jacques Léger, le 3 août dernier, décision qui ordonnait à une firme de huissiers « la remise immédiate sans cautionnement du véhicule taxi de marque Plymouth portant le numéro d'immatriculation T113-343 à son propriétaire, José Otero » et qui déclarait : « la saisie nulle, le tout sans frais ». Cette décision de la Couronne, dans le « Dossier Otero », signifie, concrètement,



Le sabot est, désormais, légalement « ensaboté ».

qu'elle donne raison au juge Léger.

Le « Dossier Otero », c'est pas la mer à boire! C'est tout simplement ceci: le 27 août dernier, une firme de huissiers — il s'agit de Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie, Poitevin, Giguère, huissiers — interceptent l'auto-taxi appartenant à José Otero, ordonne au chauffeur de descendre — ce dernier est un employé de José Otero — lui disent d'appeler son patron, de l'informer de la saisie de l'auto, de lui remettre le

numéro de téléphone du huissier, et, finalement, remorquent l'auto.

Otero se rend chez Me Jocelyne Paule. Celle-ci communique immédiatement avec les huissiers. Ces derniers lui répondent que son client, José Otero, s'il veut ravoir sa bagnole, devra verser la somme de \$3 798,56. Le dossier de José Otero: 39 contraventions non payées entre le 17 juin 1981 et le 15 février 1983.

Me Paul étudie ce dossier, découvre qu'il y a eu jugement de

cour pour la presque totalité de ces contraventions impayées et conclue ceci: « À partir du moment où il y a eu jugement rendu, le remorquage de l'auto-taxi de mon client est illégale, et, dans les circonstances, la seule chose légale que peuvent faire les huissiers avec mon client, c'est de l'appréhender et de le conduire à la prison de Bordeaux ».

Le 1er août, elle dépose et signifie une requête d'urgence en Cour municipale, requête visant à obtenir la remise immédiate de l'auto-taxi à son client. Le lendemain, elle plaide sa requête, et, le 3 août, le juge Léger lui donne raison: quand il y a jugement rendu, on ne peut pas poser le sabot. Et le juge Léger ordonne la remise immédiate de l'auto-taxi, sans cautionnement et sans frais.

« J'avais prévenu mon client, déclare Me Paul, qu'il devait se préparer à monter à Bordeaux si le juge Léger nous donnait raison. Or, nous sommes sortis de la Cour municipale par la grande porte. Normalement, on aurait dû conduire mon client à Bordeaux. On ne l'a pas fait. Nous avons récupéré l'auto. J'ai, de plus, contesté à cette firme de huissiers le droit de répéter, pour chaque contravention, une note de frais au montant de \$46,05. J'ai d'ailleurs soumis ce problème à l'arbitrage d'un protonotaire, et celui-ci devrait rendre incessamment une décision ».

« Cette décision de la Couronne



Me Jocelyne Paule

photo Pierre McCann, LA PRESSE

de renoncer à son droit d'en appeler devant la Cour supérieure de la décision du juge Léger dans le « Dossier Otero » est un fait important, explique Me Paule. Aussi longtemps que la décision du juge Léger était frappée d'appel, on pouvait tout aussi bien s'attendre à ce que la Cour supérieure confirme ou infirme cette décision-là. Tel n'est plus le cas, et, dans les circonstances, c'est ma conviction que la pose du sabot est carrément illégale dans tous les cas où il y a un jugement de cour.

« Mais il y a plus que cela, poursuit Me Paul. Cette décision de la Couronne de renoncer à son droit d'appel dans le « Dossier Otero » survient une semaine à peine après le jugement Girouard déclarant « inconstitutionnel » l'amendement apporté en juin 1982 à la Charte de la Ville de Montréal et lui permettant l'utilisation du sabot. Le juge Léger dit, d'une part, qu'on ne peut pas poser légalement le sabot quand il y a eu jugement, et le juge Girouard, s'appuyant sur le contenu des Chartes canadienne et québécoise des droits, dit, d'autre part, qu'on ne peut pas le poser avant qu'il y ait eu jugement. A toutes fins utiles, c'est le cul-de-sac, c'est le sabot qui « s'ensabote » lui-même ».

Me Jocelyne Paule conclut : il n'y a plus rien, légalement, pour justifier l'utilisation du sabot; les procureurs de la Ville eux-mêmes

considèrent l'actuelle contestation judiciaire relative au sabot comme un débat académique sans importance; en fait, ils misent désormais sur un nouvel amendement à la Charte de la Ville pour se dépiéger eux-mêmes et relancer l'opération; quant aux huissiers, ils n'ont jamais posé le sabot en vertu d'un ordre de la cour, et, conséquemment, ne doivent pas être considérés comme des agents de la paix dans toute cette affaire, mais bien plutôt comme des agences de perception, ce qui contrevient à leur code d'éthique.

« Dans les circonstances, soutient-elle, pour les propriétaires d'autos « ensabotées », la seule décision de gros bon sens à prendre, c'est de se présenter avec un avocat devant un juge de la Cour municipale et, rappelant les décisions des juges Léger et Girouard — demander au juge qu'il ordonne au huissier de leur remettre leur voiture ou de les incarcérer à Bordeaux.

« Je ne nie pas à la Ville de Montréal le droit de coller des contraventions et de les faire payer, ajoute Me Paule. Je lui nie plus simplement le droit de faire des règlements absurdes et illégaux qui ne règlent rien du tout, faussent les données de base des problèmes et bloquent les solutions inédites et humaines susceptibles d'assurer la paix sociale au sein d'une collectivité ».

### ■ **Le sabot au repos**

Les automobilistes circulant dans les rues de Montréal ne vivront plus sous la menace du sabot de Denver pendant un certain temps. En effet, les deux firmes de huissiers, chargées d'installer l'appareil sur les voitures des contrevenants en retard dans le paiement des amendes, ont résolu d'interrompre l'opération en attendant que se règlent certains problèmes techniques. Elles attendent en outre de nouvelles directives de l'administration municipale à la lumière des jugements récents décrétant cette pratique incinstitutionnelle.

## Oh-so-mad motorists stomped on Boot profits

The Denver Boot has given two city bailiff firms a nasty kick in the budget.

Fighting-mad motorists have stomped all over profits from attaching the big yellow anti-parking clamps — ruled unconstitutional by a judge two weeks ago.

The firms said they lost thousands of dollars after that Sessions Court decision.

Motorists, they said, have been damaging and even stealing the Boots.

The boss of one firm said 25 of his 100 Boots were stolen or damaged in recent weeks.

### Stolen, damaged

"That's \$400 a shot," said Jean-Marc Paquette, president of Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier and Associates.

Denis Linteau, of the other bailiff firm, said 30 of its 100 Boots have been stolen or damaged.

It now costs \$650 to replace a Boot, said Linteau, of Linteau, Villeneuve, Millier, Lortie, Poitevin and Giguere.

The city must find a way to put an end to motorists' "vandalism," Linteau added.

Motorists who steal or damage a Boot should be charged with theft, he said.

The two firms stopped using the Boot last week. A computer breakdown, bad telephone lines and several broken Boots were blamed.

Now the firms want the city to change the contract under which they attach Boots to vehicles whose owners have three or more overdue parking tickets.

### \$1 mln. bonanza

The firms get a \$20 commission for each car Booted.

And since Operation Boot started three months ago, the city has recovered more than \$1.2 million in overdue parking fines.

Meetings with city officials are scheduled for today and Thursday, the firms said.

Pierre Lorange, vice-chairman of the city executive committee, said it will discuss the problem at its regular meeting tomorrow.

## 'Pay tickets at licence time'

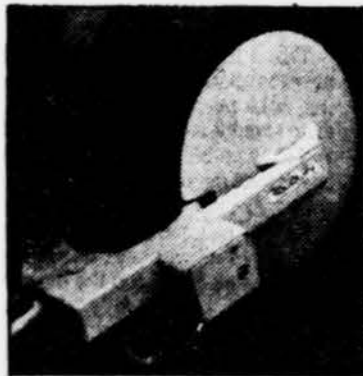
Why all the fuss about the legal and moral issues stemming from the Denver boot. The problem could have been avoided by following the practices of our neighboring province of Ontario and New York state, where notices are sent to pay any delinquent fines (such as parking tickets) at the time that auto licence renewal forms are usually sent.

Since the advent of the computerized systems used to issue renewals of auto licences and driver's permits, anyone who is delinquent can be forced to pay up to clear their record so that his or her renewal form can be issued.

The renewal forms are usually sent far enough in advance so that the "notice to pay" can be contested if necessary.

With this system, the city or provincial coffers are not shrunk by having to pay the bailiff fees as now is being done to pay for mounting the Denver boot.

A. KASTNER  
Montreal North



**DENVER BOOT**  
There's a cheaper way

## **PAYEZ DONC AU LIEU DE CHIALER!**

Personnellement, j'en ai ras le bol de lire des historiettes sur les pauvres - types - harcelés - par - des - huissiers - qui - posent - des - sabots.

À titre d'avocat, je suis entièrement d'accord avec les règles de droit qui visent à protéger l'individu: droit d'être entendu, ne pas être puni 2 fois pour une même infraction, etc.

Mais à titre de citoyen, je comprends mal pourquoi des types qui accumulent pour des centaines ou même des milliers de dollars de contraventions impayées viennent se plaindre aux journalistes. Qu'ils commencent donc à obéir aux lois et aux règlements. S'ils les enfreignent, qu'ils payent.

Ayant moi-même, pour une rare fois, commis récemment une infraction aux règles de stationnement, j'ai payé, sans rechigner, dans les 48 heures, l'amende de 25\$.

Je n'en fais pas un plat. Alors, pourquoi les «suppliciés»(!) du sabot viennent-ils nous casser les pieds avec la triste histoire de leur vie?

Yves Tardif,  
Sainte-Julie.

## Action in Quebec asked to legalize Denver Boot

### Gazette Quebec Bureau

QUEBEC - Montreal's request to make the Denver Boot legal was tabled in the National Assembly yesterday.

On Nov. 14, Sessions Court Judge Gerard Girard ruled that the Denver Boot is unconstitutional.

The Denver Boot is a metal clamp that immobilizes cars whose owners have outstanding parking tickets.

Since the ruling, the city has stopped using the boot.

Parti Quebecois MNA Patrice Laplante yesterday presented Bill 200, a private member's bill to amend the Charter of the City of Montreal — and Article 18 gives the city the right to "immobilize" the cars of people with four unpaid tickets.

It would also allow the boot to be clamped if at least one summons had been served unsuccessfully.

But Laplante made it clear in an interview that just because he was sponsoring the bill didn't mean he agreed with it.

"Sponsoring private members' bills is a service we provide without committing ourselves," he said.

Under the existing charter, the city has the right to tow away vehicles belonging to people with unpaid tickets, Laplante said, but not the right to immobilize the cars.

In mid-October, Montreal city council voted to include the request in its annual request for amendments to the charter.

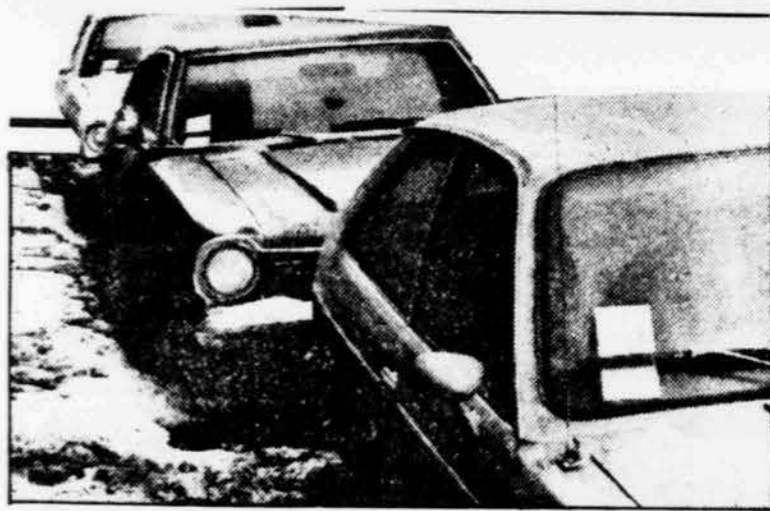
The amendments will be discussed in committee this month.

However, Bill 200 does not deal with the ruling that the Boot is unconstitutional.

Judge Girouard found that the Boot contravened clauses of the Charter of Rights dealing with citizens' legal rights.

Meanwhile, city officials said yesterday that they are continuing to study legal and practical problems that caused the two firms of bailiffs installing the boots to cease using them, at least temporarily.

"It's certain that we are going to make some modifications," said Yvon Lamarre, chairman of the city executive committee, "but we have never stopped the program. We have temporarily stopped its implementation."



**'People should expect to pay their traffic tickets.'**

## 'Pay your traffic tickets'

The Denver boot is an effective tool in requiring its "victims" to pay their fines. Julia Frittaion (Letters, Nov. 22) complained about her rights and unfairness.

What about the rights of the population to expect the lawbreakers will pay their fines? What about the rights she and others have taken from the handicapped and other motorists who were inconvenienced when the parking or

traffic infractions were committed?

Anyone who is fined for whatever offence is expected to pay up. Traffic offenders accumulate hundreds of dollars worth of tickets. Hookers who don't pay their fines end up in jail; the Denver boot simply tells you to pay up.

**DAVID PAULHUS**  
Montreal



## Quatre contraventions et ce sera le sabot!

Dès qu'un automobiliste aura accumulé au moins quatre contraventions à un règlement de circulation ou de stationnement, à Montréal, et qu'une condamnation aura été prononcée contre lui, cet automobiliste risquera le sabot de Denver.

**Normand Girard**

Le péquiste Patrice Laplante a en effet déposé devant l'Assem-

blée nationale, hier, un projet de loi de nature privée portant le numéro 200 modifiant la charte de la Ville de

Montréal au chapitre des pouvoirs que la Ville possède en la matière.

Sans doute afin de rendre «constitutionnelle» l'immobilisation des véhicules que pratique cette ville, le projet de loi prévoit le remplacement de l'article 1140 de sa charte par le suivant: «Un huissier, un membre du service de

police de la Communauté urbaine de Montréal ou toute personne que désigne le comité exécutif peut faire immobiliser, remorquer et remiser un véhicule immatriculé au nom d'une personne qui, depuis le 1er mai 1980, a commis au moins quatre infractions relatives à quelque disposition d'une loi ou d'un règlement

de circulation ou de stationnement et qui n'a pas acquitté les amendes et les frais qui lui sont réclamés, lorsque au moins une condamnation a été prononcée à l'égard de l'une des contraventions et que la pénalité imposée est demeurée impayée à l'expiration du délai fixé par la Cour, ou lorsque au moins une som-

mation relative à l'une de ces contraventions a fait l'objet d'une tentative de signification infructueuse à l'adresse du contrevenant fournie à la ville par la Régie de l'assurance automobile du Québec», peut-on lire.

Pour le cas d'un véhicule immatriculé à l'extérieur du Québec, il n'est point nécessaire qu'une condamnation ait été prononcée contre son propriétaire.

Le texte prévoit encore que l'immobilisation ou le remorquage d'un véhicule peut s'effectuer en tout endroit sur le domaine public de la ville ou sur tout terrain appartenant à la Ville.

De plus, lorsque le sabot de Denver aura été appliqué sur un véhicule, le conducteur ou le propriétaire sera prévenu par un avis apparent sur le véhicule que toute tentative pour le déplacer peut l'endommager et le même avis indiquera les mesures à prendre pour obtenir l'enlèvement de l'appareil d'immobilisation.

# LES HUISSIERS A LA RECHERCHE D'UN FABRICANT QUÉBÉCOIS DE SABOTS DE DENVER

**50 sabots détruits  
en trois mois!**

**Les deux firmes d'huissiers, responsables de l'Opération sabot de Denver à Montréal, sont à la recherche d'une firme québécoise qui pourrait fabriquer à moindre coût cet «engin diabolique» qu'ont détruit ou volé une cinquantaine d'automobilistes au cours des trois derniers mois.**

**Yvon LAPRADE**

Ce n'est cependant pas pour favoriser la relance économique au Québec que les firmes Paquette et Associés et Linteau-Villeneuve ont décidé conjointement de se tourner vers une entreprise «locale».

«La firme du Colorado qui fournissait les sabots vient d'être vendue, et le prix de cet appareil est passé du même coup de \$400 à \$650 plus taxe! On ne peut se permettre de faire face à une telle augmentation de nos coûts», a déclaré hier au JOURNAL M. Jean-Marc Paquette, président directeur-général de la firme d'huissiers qui porte son nom.

M. Paquette estime que le vol ou la destruction des quelque 50 sabots ont fait perdre à sa compagnie, ainsi qu'à Linteau-Villeneuve, un montant approximatif de \$25 000. «Depuis le verdict du juge Girouard sur la constitutionnalité du sabot, nous avons assisté à une recrudescence de vandalisme. Les sabots ont disparu à un rythme inquiétant. Les gens sont devenus agressifs et n'ont pas craint de faire un mauvais sort à ces appareils», ajoute-t-il.

Les malheurs des huissiers ne s'arrêtent pas là: la firme d'assurance qui «assurait» les sabots de Denver vient de résilier son contrat! «On nous a donné comme réponse qu'il y avait eu trop de vols ou de destructions de sabots au cours des dernières

semaines», explique M. Paquette.

Malgré les déboires du sabot, les huissiers chargés de l'opération ne semblent pas avoir lancé la serviette. On sait que depuis une semaine, ces «ensaboteurs» ne pratiquent plus de greffes aux véhicules dont les pro-

priétaires ont quatre contraventions et plus à leur débit.

«Il ne s'agit que d'une période de réajustement. L'opération reprendra d'ici à quelques semaines; ce répit nous permettra de roder notre système d'ordinateurs qui nous causait des problèmes depuis le tout début», précise M.

Paquette.

La trêve pourrait se prolonger jusqu'en janvier 1984, «possiblement entre le 3 et le 5 janvier». Cela signifie que les automobilistes qui doivent de l'argent à la Ville de Montréal devraient pouvoir dormir la tête tranquille durant la période des Fêtes.

Depuis juillet dernier, la Ville de Montréal a empoché un million de dollars (\$612 000 pour Paquette et \$450 000 pour Linteau-Villeneuve) avec la collaboration du sabot de Denver, lequel pourrait être rebaptisé sabot du Québec si une firme d'ici prend cette «affaire» en main!

SABOT DE DENVER: PROJET D'AMENDEMENT À LA CHARTE DE MONTRÉAL

# Il faudra quatre contraventions et au moins une condamnation

■ QUEBEC (PC) — La police de la Communauté urbaine de Montréal ne pourra désormais immobiliser un véhicule pour le seul motif que son propriétaire a négligé de payer des contraventions.

Selon le projet d'amendement à la charte de la ville de Montréal qui a été présenté hier à l'Assemblée nationale, un véhicule ne pourra être immobilisé par un sabot de Denver que si son propriétaire a négligé de payer au moins quatre contraventions et qu'au moins une condamnation ou une sommation lui a été signifiée relativement à l'une de ces contraventions.

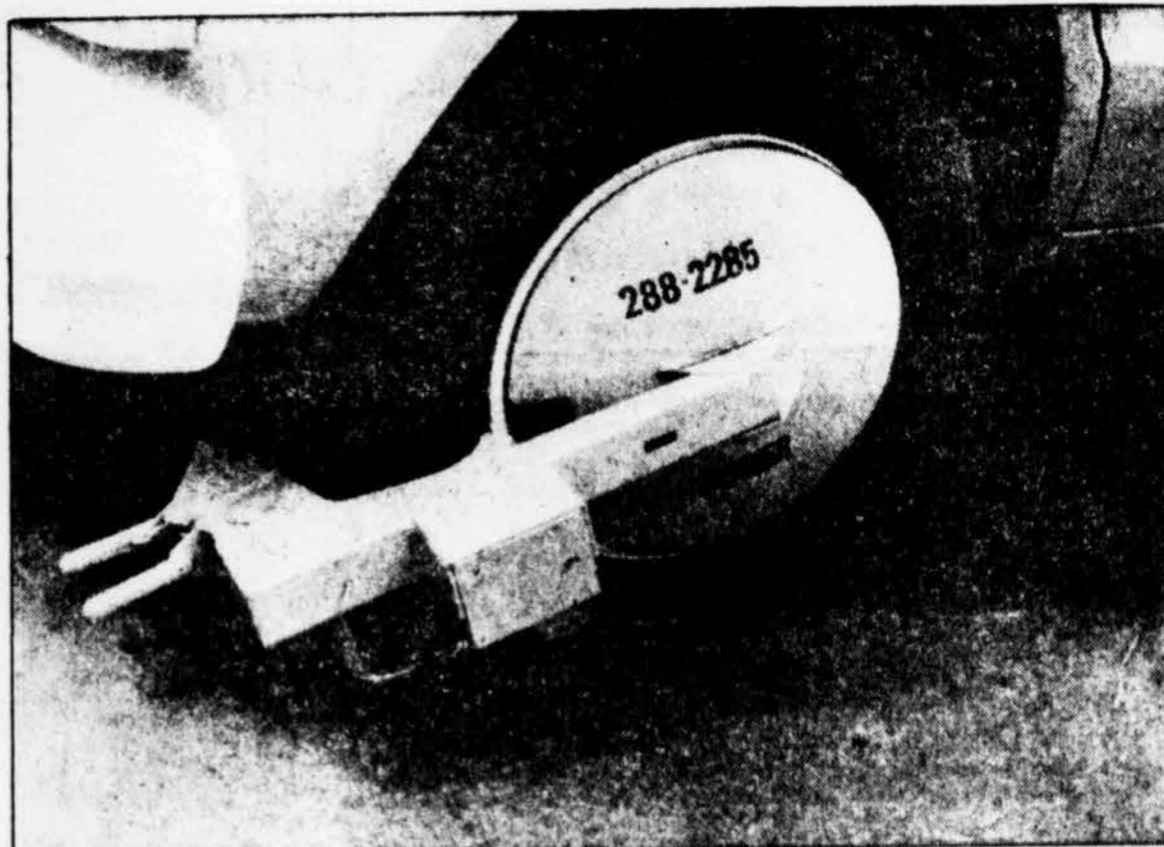
Si elle est adoptée, la nouvelle charte de la ville de Montréal restreindra l'utilisation du dispositif jaune qui est devenu le cauchemar des Montréalais et qui a été contesté devant plusieurs tribunaux.

Le projet de loi précise par ailleurs que lorsque le véhicule d'un contrevenant est immatriculé à l'extérieur du Québec il pourra être immobilisé en considérant seulement que quatre contraventions sont impayées, sauf si le contrevenant a signifié par écrit à la cour un avis d'intention de contester l'une de ces contraventions.

## Mai 1980

Les contraventions pouvant entraîner l'immobilisation devront avoir été commises après le premier mai 1980.

Le « sabot de Denver » pourra toutefois être utilisé non seulement pour les infractions de stationnement mais à la suite de



Les amendements proposés à la charte de la ville de Montréal rendront plus sévères les critères autorisant la pose du sabot de Denver. photothèque LA PRESSE

contraventions relatives à quelque disposition d'une loi ou d'un règlement de circulation.

La Charte actuelle de la ville de Montréal autorise l'immobilisation du véhicule à l'égard duquel plus de trois contraventions de stationnement ont été constatées et impayées.

Dans le cas où une personne change son véhicule, les contraventions non payées avec le véhicule précédent ne peuvent être transférées. Avec le projet de modification de la charte, le dossier des contraventions ne « suit » plus le véhicule mais plutôt son propriétaire.

Depuis l'introduction du sabot de Denver le 18 juillet dernier, la Ville de Montréal a recueilli \$1 million après avoir apposé 4,000 sabots.

La Ville de Québec songe également à recourir au sabot de Denver pour forcer les contrevenants à payer les amendes.

# L'usage du « sabot de Denver » serait restreint

par Angèle Dagenais

Le projet de loi 200 proposant quelque 25 amendements à la charte de la Ville de Montréal dont l'un concerne le célèbre « sabot de Denver » a été déposé hier à l'Assemblée nationale.

Après cinq mois de recours à l'opération « sabot », la Ville de Montréal cherche en effet à clarifier certaines dispositions relatives à l'immobilisation du véhicule d'un propriétaire qui aurait accumulé quatre contraventions de circulation et de stationnement et omis d'acquitter les amendes qu'il doit à la ville.

Ce nouvel amendement pose comme condition qu'au moins une des quatre contraventions impayées ait fait l'objet d'une condamnation à l'amende ou d'une sommation dont la signification n'a pu être effectuée à l'adresse du défendeur fournie par la Régie de l'assurance automobile du Québec. L'amendement vise enfin à préciser les devoirs et obligations des parties à partir du moment où l'on s'apprête à immobiliser le véhicule jusqu'à celui où on en dispose.

D'autres modifications à la charte de Montréal rendront possible entre autres l'octroi de subventions aux propriétaires qui ont à subir des raccordements du service électrique de la ville, la signification par la poste de sommations pour contraventions aux règlements de circulation et de stationnement, l'élimination graduelle de la surtaxe sur les immeubles de \$100,000 et plus, le pouvoir de fixer par règlement la date d'éligibilité des taxes spéciales et de les rendre divisibles au prorata des mois d'occupation, etc.

Le projet de loi 200 propose également d'insérer un article nouveau qui ne rendrait pas possible la contestation devant les tribunaux de la constitutionnalité d'un article de la charte, de la validité d'un règlement, d'une ordonnance ou d'une résolution de la ville à moins que le contestataire ne dépose un avis écrit contenant l'énoncé de sa prétention et l'exposé des moyens qu'il mettra de l'avant devant le tribunal (qui ne pourra se prononcer sur aucun autre que ceux présentés), au bureau du greffier de la ville au moins dix jours avant la date de l'audition.

## ■ Les sabots de la Rossinante

*Lettre adressée à Jean-Claude Leclerc,  
éditorialiste au DEVOIR*

VOTRE éditorial sur sur les sabots de Denver, vraiment, quelle démesure!

Contrairement à ce que vous affirmez, pour le commun des mortels, il n'y a rien « d'anormal, d'outrancier et de choquant dans la pratique des huissiers d'immobiliser un automobiliste qui n'aurait pas payé ses billets de circulation ».

Contrairement à ce que vous écrivez, la population se scandalise effectivement « de la minorité qui néglige de payer ses tickets ». Et l'on se scandalise encore davantage de ce qu'il en coûtait à la ville pour recouvrer ses amendes. D'autant plus que le sabot n'était imposé que pour ceux qui avaient trois contraventions impayées.

Et comment pouvez-vous vous réjouir de ce que les huissiers « commirent l'erreur d'installer leurs engins sur des véhicules d'avocats »? (Et de journalistes, peut-être?) Ceux-ci ne sont-ils pas des citoyens comme les autres? Soumis aux mêmes exigences de justice sociale et de respect du bien-commun? N'y a-t-il pas déjà trop de tolérance face aux grands et aux gens influents?

Je ne nie pas que l'application de ce règlement municipal pose problème face à la Charte des droits et libertés. Mais il me semble, alors, qu'au lieu de se réjouir du jugement Girouard, on devrait s'efforcer de trouver un moyen de justifier légalement le sabot, et espérer qu'un autre juge donne une interprétation plus équitable de la Charte. Car, enfin, qu'y a-t-il d'injuste à ce qu'on soit obligé de payer ses contraventions? La même situation ne prévaut-elle pas, par exemple, à propos de nos déclarations d'impôts. On doit payer la somme indiquée sur l'avis de cotisation même si on le conteste. D'une certaine façon, on est donc « présumé coupable »; mais le « droit à un juste procès » demeure entier.

Vraiment je ne vois pas ce qui vous justifie de pousser de si hauts cris. Pour employer vos propres arguments: il me semble que bien d'autres sujets mériteraient que vous enfourchiez votre Rossinante. La tyrannie me semble moins dans les sabots de Denver que dans l'attitude d'une minorité d'automobilistes qui en prennent trop large avec les règlements de la circulation et de moquent par là des citoyens ordinaires.

— GUY DURAND

Montréal, 25 novembre

# CITY GETS THE BOOT

George Springate



The smiles are stretching from Montreal East to Montreal West. Jean Drapeau and Yvon Lamarre have been given the boot. Their infamous yellow device has been clamped on their doorstep, in storage until further notice. It couldn't happen to a more deserving duo.

The Denver Boot was a novelty at first. Whenever it was being installed crowds would gather and cheer. The poor driver would be the butt of jokes, ridicule and humiliation. It was good fun. Besides, no one had much sympathy for drivers who had amassed hundreds if not thousands of dollars in parking fines.

But the rules of the game changed. Soon it was no longer outstanding tickets that were put on the list. Three to the same vehicle in a two-week span — unpaid — and the car became a target. No court procedure there. The presumption of innocence, the most basic presumption in our law, was thrown out by a civic administration hungry for money.

A month ago I paid four tickets. The clerk put the numbers of the tickets down on a special list marked "Denver Boot". I asked him why these tickets, now paid, were receiving so much attention from him. His answer was that since they were in the two-week span, they would have to be removed from the target list. The fact that no court had ruled on whether the tickets were valid ones or not or that I had never been given an opportunity to fight the accusations before a judge, had been cast aside. The city was working under the theory that since a ticket had been issued then the recipient was guilty.

The fun of the initial installations quickly turned to fury and downright hatred. Some stole the boot. Others drove away with them, damaging the car. One person melted the apparatus down into an ash tray. A few ingenious minds worked on ways to dismantle the yellow incapacitating bugs. A court judgment said the whole thing was unconstitutional. The bailiff teams cruising the city in search of potential offenders found their communication system was lacking. They blame the city computers. Apparently the paid tickets were not being raised fast enough. In short, the system broke down. Everywhere they turned, the bailiffs were finding serious legal problems with their money-making boot. Wisely, they decided to halt operations and regroup.

In other words the present freedom from the boot is but a short interlude. It will be back. The court challenge will proceed to appeal, the city charter will be amended and the trucks will be back out on the road again.

But is the boot the answer? Is there not a more efficient and less costly way of collecting these fines... once they have been so declared by a competent court authority?

There is a way. Yet, somehow, I don't think that it would ever come to be as it would demand co-operation from the city and province.

It could work in this fashion. Every year you and I must pay for the privilege of putting our car on the streets and highways. If we fail to buy our vehicle licence then we must keep our car at home. Could the computer not inform the car owner that an additional sum of money must also be paid before the licence or annual sticker could be given? This would be the monies to pay for court-imposed fines when the vehicle owner failed to pay his or her parking tickets. Indeed, this procedure needn't be simply an arrangement between the City of Montreal and the province. Quebec could satisfy the requirements of every municipality.

Oh, some will ditch their old jalopies rather than pay. And towns and cities might have to wait until the licence becomes due to be paid in full but they can rest assured that they would be paid without trucks marauding the streets and potential illegal seizures

## 'Some just pay but more do not'

I am sick of the so-called justice system of our society. Day after day we are shown examples of the manner in which the guilty parties are protected while the innocent parties pay.

The icing on the cake is Montreal's Denver boot. Too bad if people are upset about its being "unconstitutional." Why should we all pay because some lout first accumulates traffic violations, and then doesn't pay them?

Why should we pay our traffic violations while others ignore them? If you deserved the ticket, pay it.

**CLAIRE BROWN**  
Châteauguay

## Justice pour qui ?

Bravo Monsieur Dubuc pour votre article « Les pieds dans le sabot » paru le 24 novembre.

Pour ma part comme pour bien d'autres, je fais attention pour stationner où c'est permis et si j'avais une contravention, je l'aurais méritée et je la paierais.

Est-ce à dire que certains veulent encourager ceux qui les ont

accumulées ? Ces derniers crient à l'injustice. Pourquoi donc ne serait-ce pas tous ceux qui paient leurs contraventions qui clameraient leur désaccord ? (...)

Où est-elle donc cette fameuse justice et si elle existe, pour qui est-elle pensée ?

**Francine PILOTTE**  
Montréal



**HUISSIER UN JOUR,  
HUISSIER  
TOUJOURS !**

LE SABOT DE DENVER,  
COMME JE VOUS LE  
DISAIS, ÇA ME GUÉRIT  
L'URTICAIRE... MAIS  
ALORS, EXPULSER UNE  
FAMILLE EN PLEIN HIVER,  
LES JETER DANS LA NEIGE,  
LA VEILLE DE NOËL, ÇA  
VOUS REDRESSE UN  
HUISSIER, DES PIEDS À  
LA TÊTE. MEILLEUR QU'UN  
APHRODISIAQUE !



GAZD

## POINT DE VUE

# De la recherche universitaire au sabot de Denver

La ville de Montréal vient de gagner le droit de poser des sabots sur nos voitures. La mesure n'est pas contraire à l'esprit des lois, comme dirait Montesquieu, ni à notre droit, il est peut-être temps dès lors de poser la question fondamentale: qu'est-ce qui est plus cruel, priver de liberté les voitures ou les hommes?

Car c'est à ce niveau que se situe le jeu entre la justice et les citoyens. En fait, tout cela vait commencé avec les travaux de recherches dirigés par Pierre Landreville, professeur de criminologie à l'Université de Montréal. En 1974, paraissait son rapport sur la population de la prison de Bordeaux dont les résultats étaient saisissants; entre le 1er octobre 1972 et le 1er octobre 1973, 47% des gens qui s'y trouvaient emprisonnés l'étaient pour défaut de paiement d'amende. Les résultats ont surpris les fonctionnaires du ministère de la Justice. Il fallait vérifier, autant que possible ailleurs, cette fois-ci à Québec à la prison d'Orsainville. En entreprenant cette recherche que j'ai dirigée, je me suis aperçue qu'en 1974, 54.3% de tous les prisonniers de ce centre carcéral étaient condamnés pour ne pas avoir payé d'amende.

Ils étaient majoritairement jeunes, moins de vingt-cinq ans, célibataires et pouvaient compter, dans plusieurs cas, sur l'aide de la famille. Plus concrètement, quand ils passaient plus d'une ou de deux journées en prison, une demoiselle, ou encore une mère arrivaient pour les libérer en versant le montant prévu qui, pour 50.7% de ce groupe, ne dépassait pas cinquante dollars. Parmi ces hommes qui pouvaient retrouver leur liberté moyennant le règlement en argent, ceux responsables de diverses infractions relatives aux véhicules moteurs avaient à répondre pour les délits suivants:

Genre de délit	Nombre de personnes
Code de la route	132
Régl. mun. de la circulation	86
Délit de fuite	2
Conduite avec facultés affaiblies	28
Divers	18

A partir de là, on concluait dans les deux rapports cités plus haut que la peine privative de liberté ne devrait pas être appliquée de cette

façon. La détention d'une personne coûte cher à la société (le coût moyen est estimé à \$36.00 par jour) et il est évident qu'il est préférable à tous points de vue de percevoir l'amende que d'infliger en échange une pareille punition.

Le temps passe, les recherches universitaires s'accroissent et on les utilise, il va sans dire, moins rapidement que leurs auteurs le voudraient. Où en sommes-nous en 1982?

Selon les dernières statistiques correctionnelles du ministère de la Justice du Québec pour 1982, il est malaisé de se faire une idée sur le pourcentage de ceux détenus pour non-paiement d'amende relative à l'utilisation des véhicules automobiles, mais il est évident, en pure logique, que puisqu'on a décidé d'emprisonner les autos plutôt que leurs conducteurs, une baisse va se produire tôt ou tard, en ce qui a trait à Montréal, tout du moins.

De là à conclure qu'on devrait élargir l'expérience de cet instrument jaune, ce sabot de Denver, honni il va sans dire par nous tous, il n'y a qu'un pas. Certes la procédure est moins romantique, les jolies filles ne viendront plus chercher en prison leurs amis mais il est probable que c'est un des domaines où la technique permettra de remplacer progressivement la pire des peines du monde, celle qui consiste à priver un individu du droit d'aller et venir, de respirer l'air frais, de se sentir libre et de pouvoir choisir, au lieu d'être obligé de se soumettre à la contrainte physique que représente pour tous et pour chacun une cellule, une prison, un lieu où qu'on le veuille ou non, on est obligé d'avoir cette vision du monde étroite et limitée qui est celle d'un espace clos qu'on n'a pas choisi.

À titre d'encouragement, avis aux automobilistes: quand on oublie de payer une amende, trouver sa voiture immobilisée, ou à la fourrière, est chose hautement pénible, mais ce n'est qu'un rappel d'une société qui impose certaines conduites dites civilisées, tandis que la contrainte par corps demeure une forme de stigmatisation, même si elle ne dure qu'un jour ou deux...

Alice PARIZEAU  
écrivain

# Les sabots de Denver: bien commun et liberté individuelle

Les sabots de Denver ont fait leur apparition à Montréal en juillet 83. Ils ne sont pourtant pas une création locale.

Les sabots ou leur équivalent existent depuis quelques années dans plusieurs pays européens et dans une quinzaine de grandes villes des USA.

## Quelques chiffres

Environ 90% des gens qui ont des billets de circulation les paient. Reste donc un 10% de récalcitrants (environ 32.000) dont plus des deux tiers sont présumés capables de payer sans difficulté.

Sur ces 32.000 récidivistes (plus de 3 contraventions non payées), on en calcule 7.800 qui doivent 10 billets et plus.

Plusieurs centaines de contrevenants doivent au-dessus de \$2.000. Quelques-uns doivent même \$5.000, \$8.000, jusqu'à \$12.000 (c'est-à-dire 188 billets).

Globalement, cela représentait à Montréal \$11 millions en amendes non payées, dont \$5 millions dus par des gens qui devaient 10 billets et plus.

En plus de ce manque à gagner, la ville déboursait jusqu'à récemment plus de \$2 millions par année en frais salariaux et administratifs pour essayer de recouvrer ces montants.

Il y a évidemment certains cas «dramatiques» et compréhensibles. Plusieurs essaient de contourner la loi en usant de subterfuge pour faire immatriculer leur auto en Ontario ou aux USA — rendant ainsi les policiers incapables de retrouver leur adresse et de leur signifier une sommation.

## La procédure traditionnelle

On se demande souvent comment certains gens peuvent accumuler un si grand nombre de billets non payés. La raison réside dans la longue procédure suivie jusqu'à récemment: Billets de contravention, avis de payer, sommations, avis de jugement, mandats d'arrestation.

L'ensemble de ces étapes peut prendre de 8 à 15 mois. L'exécution du mandat d'arrestation par la police demande encore du temps supplémentaire. Bien plus, la police, chargée de l'exécution, était débordée par la tâche. Des milliers de mandats restaient sur la table.

Cette situation a amené la ville de Montréal à chercher de nouvelles mesures plus expéditives et plus efficaces et, notamment, à faire appel à des firmes de huissiers.

## L'opération sabot

Le 23 juin 1982, l'Assemblée nationale du Québec modifiait la Charte de la ville de Montréal afin d'y incorporer plusieurs articles dont l'article 1140-B qui concerne la pose du sabot de Denver. Le paragraphe 7 de cet article précise «qu'un agent de la paix ou un employé désigné par le directeur du service compétent peut faire immobiliser, remorquer et remiser un véhicule à l'égard duquel plus de trois contraventions de stationnement ont été constatées et sont demeurées impayées.»

Un règlement municipal (no 6017), par ailleurs, détermine les détails de l'opération. Ainsi prévoit-il que l'automobiliste qui se considère présumé innocent et qui veut se défendre devant un «tribunal impartial et compétent», ainsi que le prévoit la Charte canadienne des droits, peut présenter une requête d'urgence devant un juge de la cour municipale.

Au début, la ville avait pensé faire exécuter le travail par des employés municipaux, mais devant les coûts exorbitants prévus, elle a préféré faire appel à l'entreprise privée et trouver le moyen de faire supporter les coûts de cette opération par les contrevenants récidivistes plutôt que par l'ensemble de la collectivité. Dans les faits, deux bureaux d'huissiers ont acceptés son offre.

Comment le règlement est-il appliqué? L'huissier qui immobilise une auto en posant un sabot, place un avis dans le pare-brise pour expliquer au propriétaire la procédure à suivre pour récupérer son automobile. À celui qui se plaint de n'être pas coupable, l'huissier offre de se rendre à la Cour municipale afin de faire ses représentations. S'il y a quelque doute, la Cour municipale demande au plaignant de verser un cautionnement (soit un montant égal à la somme due) et avise les huissiers de libérer le véhicule.

Depuis l'opération sabot à Montréal (juillet 83), les revenus de perception ont augmenté de 35% (plus de 1.000.000\$ par mois) comparativement aux revenus provenant des amendes à la même époque en 1982.

## Conflit de valeurs

Que conclure de ce dossier? Quel jugement porter? Quelle orientation prendre?

D'une part s'imposent le respect des lois et, s'il y a contravention, le paiement des peines. Il n'y a là que justice. Les 10% de contrevenants

qui ne paient pas leurs billets et s'arrangent pour contourner la loi ne méritent aucune pitié. Il est normal que la société s'organise pour les faire payer (de même que les frais encourus par l'exercice de la justice). Et l'on ne peut que se réjouir si les villes trouvent enfin le moyen de remédier à une injustice et à un scandale qui ont trop longtemps duré.

Mais, d'autre part, s'impose le respect de nos règles judiciaires fondamentales, notamment la présomption d'innocence et le droit à un juste procès. Il appartient à la cour et au législateur de clarifier la situation et de trouver un moyen de rendre ce double objectif possible.

Non pas que je prétende que l'amendement à la Charte de Montréal et le règlement municipal sur les sabots contreviennent de fait à la Charte des droits et libertés. Je penche plutôt dans le sens contraire, notamment parce que le «saboté» a toujours la possibilité de verser un simple cautionnement et de contester devant le juge l'imposition de la contravention et les frais encourus. La même situation prévaut, me semble-t-il, au sujet de nos déclarations d'impôts: on doit payer la somme indiquée sur l'avis de cotisation même si on le conteste, quitte à recouvrer la somme versée s'il est établi par après que l'on avait raison.

## Appel aux législateurs

Le dossier parle donc de lui-même. Il trace la voie aux législateurs.

La ville a enfin trouvé un moyen de se faire payer par les automobilistes associés. On attend du législateur l'imagination et le courage nécessaires pour faire en sorte que cela puisse se continuer dans le respect des droits fondamentaux. On attend notamment de nos députés d'avoir le courage d'aller à l'encontre d'une minorité qui veut faire croire que l'opération sabot est outrancière et que la population n'en veut pas.

L'outrance, la tyrannie, l'injustice sont moins dans les sabots de Denver que dans l'attitude d'une minorité d'automobilistes qui en prennent trop large avec les règlements de la circulation et se moquent de la très grande majorité de la population. Il faut prendre bien garde de ne pas inverser la situation et de faire du «contrevenant», la «victime», ou de «l'agent de justice», le «bourreau».

Guy DURAND,  
Université de Montréal

## You can appeal unjust towaways of your car

You are not entirely helpless if your car is unjustly towed away during a snow removal, says NDG

councillor Michael Fainstat.

But you must build a written case, with witnesses, and photographs have helped, Mr. Fainstat told *The Monitor*. Only then do you have a chance to get the ticket rescinded.

Mr. Fainstat said that people who have been unjustly victimized by city tow trucks should send their case to M. Yves Pellerin, Director of Traffic, 7501 François Therreal Street, Montreal — and send a copy to M. Gaetan Trudeau, Assistant Director of Public Works, (West Region), 2140 Madison Avenue, NDG.

Said Mr. Fainstat:

"People get their cars towed away to other streets and get a \$50 ticket. In fact, I have a case where someone, by the time he found his car, it had been towed away again and he got \$100 in tickets."

Mr. Fainstat said that under the bylaw the snow clearance signs had to be put up before 3 p.m. for a 7 p.m. snow removal. They also have to put up the signs no more than 90 meters apart, which has meant that some people haven't seen them, he said.

"Sometimes they are out to get you," he said. "The people who work the

tow trucks, work on a sub contract, and the more cars they get to tow away the more money they get. They get a considerable proportion of that \$50. There is supposed to be supervision of this, but it isn't very efficient."

Mr. Fainstat said that the written appeal should state the case clearly. He also advised appellants to look for witnesses or people who may have suffered the same thing.

## Assembly changes city's charter to bring back the Boot

By HARVEY SHEPHERD  
of The Gazette

QUEBEC — Montreal motorists who fail to pay their parking tickets once again risk finding their car wheels clamped in the Denver Boot's iron grip.

Bailiffs are expected to start using the Boot again early in the new year, now that the National Assembly has amended the city's char-

ter to change the legal basis for its use.

Use of the device, named for the Colorado city where it was first used, was halted last month after Sessions Court Judge Gerard Girouard ruled its use violated Canadian and Quebec rights charters.

But Yvon Lamarre, chairman of the city executive committee, said he's confident the legislative changes will solve the legal prob-

lem, and Councillor Michel Prescott of the opposition Montreal Citizens' Movement (MCM) said they go a long way toward removing his party's objections.

The changes mean that:

- The Boot won't be used on cars whose owners have just a few unpaid tickets, but only where a municipal court judge has registered a judgment and set the fine.
- The previous requirement that

there must be at least four unpaid tickets disappears.

- The program is subject to some of the legal safeguards affecting the seizure of property generally — a taxi driver, for example, could contest booting his car on the grounds it's his means of livelihood.

The Boot issue was among a list of charter amendments the assembly was asked to consider, including:

- A proposal to put a ceiling on

the amount by which any homeowner's property taxes can rise in any one year because of a jump in the tax assessment of his property was rejected by the municipal affairs committee. It was opposed by Municipal Affairs Minister Jacques Leonard.

- The committee also rejected Montreal's bid to annex Ile Ste. Therese, which will remain part of the South Shore city of Varennes.

# Sabot de Denver: les huissiers seront MOINS MÉCHANTS

QUÉBEC — L'Opération sabot de Denver devrait reprendre vers la fin janvier mais les huissiers feront preuve

d'une plus grande souplesse dans l'application de ce règlement municipal.

En commission parle-

mentaire à Québec, les dirigeants montréalais ont en effet proposé certaines modifications à la Charte de la Ville

de Montréal. A quelques virgules près, le nouveau texte soumis par Montréal a été adopté. Sans éliminer tous les droits des huissiers, ces amendements rendront l'Opération moins répressive à l'endroit des automobilistes qui ne paient pas leurs contraventions pour stationnement illégal dans les rues de Montréal.

Selon le dernier relevé, plus de 366,680 billets de stationnement n'avaient pas encore été payés par les contrevenants, privant ainsi la Ville de revenus de \$16 millions.

Concrètement, le sabot ne pourra être greffé à une automobile qu'après un jugement

de Cour, les huissiers ne pourront immobiliser le véhicule que lorsque celui-ci sera stationné; les frais de poursuite seront fixés par le ministère de la Justice.

## Points de démerite

Même si les modifications au règlement sont satisfaisants pour le Rassemblement des citoyens de Montréal, le chef de ce parti d'opposition à l'hôtel de ville, Me Jean Doré, a proposé une nouvelle formule qui permettrait de recouvrer les amendes impayées selon un procédé «déjudiciarisé».

«On pourrait enlever des points de démerite aux contrevenants, et lors du renouvellement du permis de conduire ou des plaques d'immatriculation, les fautifs se verraient obligés d'acquitter leurs amendes sous peine de perdre l'usage de leur véhicule», a-t-il suggéré.

Me Doré estime enfin que le sabot de Denver n'est en réalité qu'un «missile Cruise qui sert à peine à tuer une mouche».

# Les droits de l'opposition sont reconnus dans la Charte de la ville

■ QUÉBEC — Les droits des partis d'opposition sont maintenant reconnus à l'hôtel de ville de Montréal, en vertu d'un amendement à la Charte de la ville qui a été approuvé la nuit dernière par la Commission parlementaire des Affaires municipales et qui accepte l'existence des partis politiques municipaux. Aucune précision n'est toutefois fournie sur le montant alloué aux trois formations politiques sous la rubrique services aux conseillers, non plus que sur son mode de calcul.

C'est après une bonne heure de discussions que le maire Jean Drapeau a consenti, un peu malgré lui, à inclure dans la Charte de la ville cette mesure, qui avait été proposée par le Rassemblement des citoyens de Montréal et reprise par le ministre des Affaires municipales, Jacques Léonard.

Le montant que se dit prêt à voter le maire Drapeau reprend la proposition qui avait été faite au comité tripartite du Conseil, à savoir, grosso modo, \$150 000 à partager également entre les trois partis politiques municipaux. La proposition du RCM, elle, impliquait que soit alloué, à même le budget de la Ville, un montant de quelque \$400 000 partagé ainsi: \$208 420 aux conseillers du Parti civique, \$156 000 au RCM et \$43 490 aux conseillers du GAM. Cette proposition semblait recevoir l'aval du ministre des Affaires municipales, mais ce dernier, pour ne pas forcer la main du maire Drapeau, a préféré relancer le débat en territoire montréalais, ne voulant pas l'inclure dans les amendements à la Charte de la ville déposés par le gouvernement municipal du Parti civique.

## Évaluation

On apprend par ailleurs que les contribuables montréalais victi-

mes de la trop forte hausse de la valeur de leurs maisons au rôle d'évaluation de la Ville ne pourront profiter d'une mesure qui aurait eu pour conséquence de plafonner toute augmentation du compte de taxes à 10 p. cent, plus, pour 1984, le pourcentage d'augmentation du budget de la Ville, soit 3,9 p. cent.

C'est du moins le sens d'un amendement à la Charte de la ville de Montréal défendu la nuit dernière à la Commission parlementaire des Affaires municipales par Yvon Lamarre, mais qui fut rejeté par le ministre des Affaires municipales.

Le refus du ministre repose sur le fait que d'autres municipalités, également aux prises avec de fortes hausses d'évaluation pour certaines catégories d'immeubles résidentiels, auraient voulu faire profiter leurs contribuables du même avantage que les contribuables montréalais. De plus, a expliqué M. Léonard, s'il existe d'aussi fortes distorsions dans les rôles d'évaluation, c'est que le marché de l'immobilier l'impose et ce peut aussi être dû à la prise de valeur d'une propriété après restauration.

## Sabot de Denver

La Ville de Montréal a obtenu d'autre part l'autorisation qu'elle désirait pour clarifier l'utilisation du sabot de Denver. Ainsi, le sabot ne pourra être installé qu'à la suite d'une condamnation prononcée par un juge ou un greffier de la Cour municipale, et le règlement des frais devra être approuvé par le ministère de la Justice.

La Charte a également été amendée par le ministre afin de permettre à la Ville de réglementer l'étalage d'imprimés et d'objets érotiques, spécifiquement pour protéger les jeunes contre cette forme de pornographie.



Me Jocelyne Paule, à gauche, avec ses clients, Marjolaine Ouellette et Michel Chalifoux.

photo Jean Goupil, LA PRESSE

## Deux victimes du sabot de Denver poursuivent une firme d'huissiers

■ Marjolaine Ouellette et Michel Chalifoux n'acceptent pas que des huissiers aient carrément négligé de les informer, le 27 octobre dernier, que leurs voitures venaient d'être remorquées et remisées. Aussi viennent-ils de mandater leur procureur, Me Jocelyne Paul, d'intenter dans les plus brefs délais une action en dommages contre la firme Linteau-Villeneuve et associés.

### CONRAD BERNIER

Pour Marjolaine Ouellette et Michel Chalifoux, il est absolument inacceptable qu'une firme d'huissiers puisse, dans le cadre de l'utilisation du sabot de Denver, se permettre de remorquer et de remiser une voiture sans prendre le plus tôt possible toutes les dispositions nécessaires pour en informer le propriétaire. Tous deux parlent alors de décence élémentaire, de respect pour les droits fondamentaux des citoyens et d'éthique professionnelle. Dans les circonstances, pensent-ils, c'est cela, et seulement cela, qui est en jeu. Tout le reste n'est que du grenouillage sans importance.

Voici leur version des faits. Le 27 octobre dernier, Marjolaine Ouellette et Michel Chalifoux stationnent leurs voitures sur la rue St-Denis. Peu après 20 heures, chacun d'eux constate la disparition de sa voiture. Marjolaine Ouellette téléphone immédiatement à la police et rapporte son auto volée. « C'est 34 jours plus

tard qu'elle apprendra d'un détective du poste 33 que deux voitures rapportées comme volées à peu près vers la même heure, rue St-Denis, le 27 octobre dernier — une Dodge Charger 83 et une Volkswagen campeur 73 — viennent d'être remisées à la fourrière municipale par une firme d'huissiers.

Ce même détective l'informe aussi qu'elle doit communiquer avec les huissiers Linteau-Villeneuve et associés si elle veut rentrer en possession de sa voiture. Elle s'y rend et apprend qu'on lui réclame tout près de \$700 pour sept contraventions impayées — aucune d'elles, pourtant, n'a fait l'objet d'un jugement de cour — et pour frais de remorquage et de signification. Elle paie.

Marjolaine Ouellette habite en banlieue, a deux enfants, travaille à Montréal, ne profite pas d'un service d'autobus. Pendant 34 jours, aucune nouvelle des huissiers! Elle paie alors du taxi et une gardienne pendant quelques semaines, puis, finalement, s'achète une vieille Dodge Dart 75 qu'elle paie \$700. En bref, des ennuis et des frais que les huissiers auraient pu lui éviter si seulement ils l'avaient tout de suite informée que sa voiture avait été remorquée pour des contraventions impayées. Et comme Michel Chalifoux, elle se demande, à la fin, pourquoi les huissiers ont préféré remorquer sa voiture plutôt que de lui poser tout simplement le sabot? Pour faire des

sous avec des frais de remorquage et de remisage?

Michel Chalifoux, lui, avait 3 billets impayés — trois billets « collés en deux ou trois jours — et il pouvait encore profiter d'un délai légal de sept jours pour les payer. Pour le reste, c'est « la même histoire » que pour Marjolaine Ouellette: stationnement sur Saint-Denis, constat de disparition de la voiture, rapport à la police, appel d'un détective du poste 33 après 34 jours, et découverte soudaine du remorquage de son auto par les huissiers et du remisage à la fourrière municipale. Il a dû déboursier \$145 pour recouvrer son véhicule. Michel Chalifoux avait mis son véhicule en vente au moment où les huissiers l'ont remorqué sans l'informer. Pendant trois semaines, n'ayant jamais été informé par les huissiers que son auto avait été remorquée, il a dû répondre à des dizaines d'intéressés que son véhicule avait été volé...

Le procureur de Marjolaine Ouellette et de Michel Chalifoux entend réclamer « des dommages exemplaires ». « La charte canadienne des droits le permet », dit Me Jocelyne Paul. De plus, Me Paul va officiellement porter plainte au Bureau des huissiers. À son avis, il faut absolument débroussailler clairement et une fois pour toutes les pouvoirs et le comportement des huissiers dans l'utilisation du sabot de Denver et savoir s'ils sont des agents de la paix ou des agents de collecti



## La charte de Montréal

# Les amendements au sujet du sabot et de l'île Ste-Thérèse ne passent pas

par Angèle Dagenais

Dans le tohu-bohu qui marque la fin de la session parlementaire à Québec, la Ville de Montréal a dû affronter en commission parlementaire au cours d'une nuit blanche un ministre des Affaires municipales qui ne lui a pas accordé tous les amendements à sa Charte (projet de loi 200) qu'elle sollicitait en cette fin d'année.

C'est entre 01h00 et 6h00 du matin en effet dans la nuit de mardi à mercredi, au lieu de

15h la veille, que le maire de Montréal, le président du Comité exécutif, M. Yvon Lamarre, les avocats de la Ville et une dizaine de conseillers du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM) ont présenté leurs arguments en faveur (ou contre) une trentaine de modifications à la Charte de la Ville.

L'une des modifications importante du projet de loi 200 concerne le sabot de Denver. La Ville de Montréal a été autorisée à continuer l'opération, a expliqué hier M. Yvon Lamarre, mais ne pourra sévir contre les automobilistes qui n'auront pas d'abord fait l'objet d'une condamnation de la Cour municipale pour au moins une de leurs contraventions impayées. L'immobilisation d'un véhicule doit dorénavant être considérée comme une saisie et la personne victime de ce procédé pourra

bénéficier des recours normaux prévus au Code de procédure civile dans de tels cas.

Le ministre des Affaires municipales n'a pas autorisé la Ville à procéder à l'achat de l'île Sainte-Thérèse pour \$200,000 de la municipalité de Varennes aux fins d'un développement futur du port de Montréal, ce projet ayant été jugé prématuré. M. Lamarre, pour sa part, ne se considère pas vaincu et inclura cette requête à son « prochain rendez-vous » à Québec au cours de l'année 1984.

La Ville n'a pas été davantage autorisée à offrir un « crédit sur le compte de taxes » à ceux dont la hausse d'évaluation serait supérieure à l'augmentation des revenus de la Ville plus 10 %, formule qui permettait aux contribuables de ne pas voir leur compte de taxes subir des hausses phénoménales. Selon M. Lamarre, le ministre « n'a pas compris que la Ville de Montréal, par ce processus, ne touche aucunement à l'évaluation, ou au taux de la taxe qui est maintenant uniforme, mais se serait trouvé à accorder une subvention aux contribuables ». M. Lamarre s'est dit navré de cette interprétation erronée des parlementaires québécois.

Grâce au mémoire présenté par le RCM, la Ville de Montréal a convenu d'inclure dorénavant un crédit annuel à son budget pour le remboursement des dépenses des conseillers municipaux aux fins de les aider à remplir leur mandat d'élus. Il reste à l'administration Drapeau-Lamarre à s'entendre avec l'opposition à l'hôtel de ville sur le montant et la répartition de ces crédits.

La Ville de Montréal pourra également éliminer d'ici 1987 la surtaxe de \$0.43 par \$100 d'évaluation qu'elle impose aux immeubles de commerce et d'industrie d'une valeur supérieure à \$100,000. En 1985 cette taxe sera de \$0.30 et en 1986, de \$0.15.

## Montreal drivers may face a stronger 'Quebec Boot'

The Denver Boot is coming back to Montreal next month and it may have a tougher partner designed to withstand the rage of irate city drivers.

The two firms of bailiffs who use the boot have asked engineers to design a stronger clamp — "the Quebec Boot," joked Jean-Marc Paquette, president of Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associes.

The Denver Boot has proved too weak for some Montreal motorists, who damaged or stole

about 55 of the yellow clamps, costing the bailiffs \$25,000.

Use of the boot was stopped last month after Judge Gerard Girouard of Quebec Sessions Court ruled that it was unconstitutional in the cases of motorists who had not been given a chance to defend themselves in court.

But the Quebec National Assembly this week amended the city's charter to make it clear the boot can be used in cases where a court judgment has already been registered and a fine set.

# L'OPÉRATION SABOT VA REPRENDRE EN JANVIER AVEC UN PRODUIT D'ICI

**Les automobilistes qui croyaient en avoir terminé avec l'Opération sabot de Denver, à la suite du jugement de la Cour supérieure sur sa constitutionnalité, auront la surprise d'apprendre que cet outil, servant à immobiliser les véhicules sera bientôt rebaptisé sabot du... Québec!**

*Yvon Laprade*

En effet, depuis que les deux firmes d'huissiers chargées de l'Opération ont lancé un appel de détresse, tout récemment, afin de trouver une firme capable de fabriquer ce damné sabot à moindre coût que celui du Colorado, une quinzaine d'entreprises québécoises ont soumis des projets fort intéressants.

À tel point que le président directeur général de la firme d'huissiers Paquette et Associés, M. Jean-Marc Paquette, devra arrêter son choix le mois prochain sur les cinq soumissionnaires encore en lice.

«La réponse a été formidable. Les propositions ont afflué à nos bureaux. Si

tout se déroule comme prévu, nous pourrions en venir à une entente avec une entreprise d'ici qui sera capable de fabriquer des sabots redessinés et à un coût largement inférieur à ceux que nous fournissait la firme de Denver», a mentionné M. Paquette.

Les sabots de Denver coûtaient environ \$400 pièce aux firmes d'huissiers. La compagnie fabricante a été vendue et les nouveaux propriétaires ont révisé leurs prix à la hausse. Le même sabot se détaille maintenant \$650 plus taxe. Naturalisés québécois, les nouveaux sabots devraient se vendre autour de \$325, selon M. Paquette.

«On réalisera d'importantes économies lorsque l'Opération se remettra en marche. Et les sabots seront de meilleu-

re qualité», a-t-il souligné. Faut-il préciser qu'une cinquantaine de sabots ont été volés ou détruits, en moins de trois mois, par des automobilistes qui n'avaient, semble-t-il, pas apprécié les effets de cette «greffe» artificielle.

Interrompue il y a quelques semaines pour diverses raisons d'ordre juridiques qui semblent maintenant réglées à la suite des modifications à la Charte apportées mercredi à Québec en commission parlementaire, l'Opération sabot du Québec (?) devrait reprendre son cours normal vers la fin janvier.

Ce moyen de persuasion, décrié par les défenseurs des droits et libertés de l'individu, sera toutefois moins répressif à l'avenir. Parmi les adoucissements contenus dans la Charte de la Ville de Montréal, les huissiers ne pourront installer un sabot que lorsqu'il y aura eu un jugement de Cour. La Ville de Montréal est privée de revenus de plus de plus de \$16 millions en contraventions impayées pour stationnement illégal.

## Le « sabot » renforcé

■ (PC) — Les huissiers reviendront avec leurs gros sabots de Denver dès le mois prochain à Montréal, et, cette fois, ils seront peut-être armés de nouveaux sabots renforcés et conçus pour mieux affronter les coups de pied et coups de main d'automobilistes enragés et, au grand dam de ces messieurs de la justice, parfois très astucieux.

Les deux agences d'huissiers qui utilisent les sabots ont en effet demandé à des ingénieurs de concevoir une mâchoire d'acier indestructible, le « sabot du Québec », comme l'appelle à la blague M. Jean-Marc Paquette, président de Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et associés.

Les sabots de Denver se sont révélés trop faibles devant la

ruse de certains Montréalais, qui ont réussi à endommager ou voler 55 de ces appareils pourtant réputés solides comme le roc, ce qui a coûté \$25 000 aux pauvres huissiers.

L'utilisation du terrible sabot a été suspendue le mois dernier après que le juge Gérard Girouard de la Cour des sessions eut décrété qu'il était inconstitutionnel de lui faire mordre des roues dans le cas d'automobilistes qui n'avaient pas eu la chance de se défendre en cour.

L'Assemblée nationale a toutefois amendé cette semaine la charte de la Ville de Montréal, ce qui permet aux huissiers de giguer avec leurs gros sabots lorsqu'un jugement de la cour a déjà été rendu et qu'une amende a été imposée.

# Un sabot du Québec remplacera en janvier celui de Denver

Un « sabot du Québec », renforcé, prendra le mois prochain la relève des vieux sabots fabriqués à Denver (Colorado) et qui se sont révélés un peu trop fluets pour les costauds du volant de la province française.

Les véhicules des propriétaires pris en défaut seront cependant immobilisés dans le respect du droit, à l'avenir. Comme en a décidé l'Assemblée nationale plus tôt cette semaine, la charte de la Ville de Montréal est maintenant amendée de manière à rendre légale l'opération « sabot ».

Les deux firmes d'huissiers chargées par la Ville de poser les sabots aux véhicules des automobilistes récalcitrants à payer les contraventions de stationnement répétées que leur servait la police sont, pour l'heure, en période de réflexion. Mais c'est pour revenir en force le mois prochain dans les rues de la métropole.

Le sabot de Denver coûtait de plus en plus cher. De plus, il était loin d'être indestruc-

tible. Les huissiers en ont perdu une bonne cinquantaine cet automne, volés ou détruits par des automobilistes enragés. Aux dernières nouvelles, les huissiers devaient payer \$650 le sabot, une augmentation de \$150 en quelques mois.

Aussi la firme d'huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & associés a-t-elle commandé des soumissions d'entreprises québécoises. On sollicite une nouvelle mâchoire d'acier plus costaud, capable de résister aux rigueurs du tempérament québécois. Les projets soumis pleuvent sur la table du groupe Paquette, dit son président, M. Jean-Guy Paquette, réjoui.

La firme aurait éliminé une dizaine de soumissionnaires sur 15. Elle ferait bientôt son choix de la mâchoire la plus herculéenne, présentant aussi le meilleur prix. M. Paquette s'attend à payer le nouveau « sabot du Québec » quelque \$325 l'unité.

Les huissiers avaient dû interrompre leur action

après l'intervention du juge Gérard Girouard, de la Cour des sessions de la paix, qui déclarait, le 14 novembre, « illégale, parce qu'inconstitutionnelle » cette « saisie abusive » que constituait la pose du sabot de Denver dans les circonstances où elle était pratiquée.

Depuis juillet, en effet, la Ville de Montréal se trouvait à « punir avant jugement », en immobilisant leur véhicule par le moyen du sabot, les automobilistes à l'égard desquels plus de trois contraventions de stationnement avaient été « constatées » et restaient impayées.

Comme le droit canadien prévoit que les citoyens d'ici, y compris les Montréalais, vivent en régime de présomption d'innocence, le règlement municipal noté constituait une atteinte aux droits fondamentaux inscrits dans la constitution du pays.

Montréal a, par conséquent, obtenu de faire amender sa charte mercredi dernier par Québec. Ses huissiers sont donc autorisés désormais à revenir hanter les rues avec leurs gros sabots.

La pose du sabot ne pourra se faire que sur le véhicule d'un automobiliste qui, en plus d'avoir accumulé les contraventions restées impayées, devra avoir fait l'objet d'au moins une condamnation en Cour municipale.

La pose du sabot sera, dès lors, tenue pour une « saisie » et sa victime aura droit aux recours habituels, prévus au Code de procédure civile. En cette matière, le ministère de la Justice aura tempéré un peu l'appétit initial de la Ville de Montréal.

## **Le sabot de Denver revient en force**

(PC) — Après deux semaines de répit, le sabot de Denver reviendra hanter les automobilistes le mois prochain, avec plus de force encore.

En effet, les huissiers qui infligent ce dispositif contesté aux automobiles de certains contrevenants, ont demandé à des ingénieurs de créer un mécanisme d'enclenchement résistant à la colère de certains Montréalais, qui ont volé ou endommagé quelque 55 sabots le mois dernier.

Cette mesure fait suite à un jugement selon lequel le sabot de Denver va à l'encontre de la

Charte canadienne des droits.

Même si les avocats de la ville ont recommandé aux huissiers de continuer à installer des sabots de Denver sur les voitures dont les propriétaires n'ont pas payé quatre contraventions ou plus, seulement trois automobiles ont été immobilisées durant les deux semaines qui ont suivi le jugement.

Le sabot réapparaîtra grâce à un amendement à la charte de la ville qui permettra son utilisation, si un juge de la Cour municipale statue sur la question et impose une amende.

**1984: A few  
hot predictions**

**GOOD MORNING:** Predictions for 1984:  
• Zealous **Green Onions** will apply the Denver Boot to a horse-driven *caleche* in Dominion Square.

## Half hour warning before towing not fair — victim

Duncan McQuaid, of Chester avenue, near Trenholme, protested to

NDG councillor Philip Salvatore about a \$50 tow-away ticket he received

only a half hour after the snow removal signs were put up.

Mr. McQuaid appealed to Mr. Salvatore for help in refusing to pay the ticket and the councillor said he would take up the matter with the city's executive committee chairman Yvon Lamarre because the problem is getting worse all over the city.

"There seems to be a deliberate policy on the part of the city to make more money by penalizing people," he told *The Monitor*.

"They only put up the signs three hours before they start towing and putting on those huge \$50

tickets," he said. "Fifty dollars is fifty dollars. For a senior citizen or a person who is unemployed it is a very serious matter and can reduce the family budget for a week."

Mr. Salvatore also said that he would contact Station 15 police director André Chartrand in the hope the police would look into these matters.

"I'm going to talk to these people and tell them that these abuses are taking place and that they should be more lenient and understanding," he said.



## Parking catch 22

In what he called the "parking Catch 22 of the winter," NDG councillor Arnold Bennett told the story of an NDG man who got an impossible \$50 parking ticket and had his car towed away recently.

The man parked his car about 4 p.m. on a street where the signs said no parking from 7 p.m. till 7 a.m. "He was astounded when he got the ticket because, it said that he was towed away because he was parked at 4:20 p.m. in place where it was illegal to park from 7 p.m. to 7 a.m.," Mr. Bennett said.

Mr. Bennett said that the man wouldn't have much trouble "beating the rap" because of procedures for doing so.

"The procedure is to go

down to Montreal Police Headquarters of Place Bonsecours and explain the situation," Mr. Bennett said.

"It works. I know of cases where people who have parked in bus zones during bus strikes who went down to police headquarters and had their ticket cancelled without any argument," Mr. Bennett said.

## Westend councillors win on Denver Boot cutbacks

Westend councillors won a battle in Quebec against the ruling Civic Party's demand to have a freer hand using the dreaded Denver Boot.

The city administration wanted to use the boot on cars with one conviction and four outstanding tickets, a measure that was overturned in the courts

recently.

At recent hearings on amendments to the city charter, the Drapeau-Lamarre administration wanted the free use of the Denver boot restored.

But Westend MCM councillors took their party's position in saying that the boot should only be used in extreme cases and

not as a matter of routine.

NDG councillor Arnold Bennett told *The Monitor* that the restrictions placed on the boot are important because they now respect the fundamental principal in law that one is innocent until proven guilty.

Up till the time Judge Girouard declared the boot unconstitutional seizure,

the city had vehicles booted when the motoring offence charges had not been heard in court.

Said Mr. Bennett: "The original Denver Boot application that the courts shot down said they could put a boot on your car if you had three outstanding tickets. The city realised that it was losing on that, so it proposed a charter amendment that would allow them to boot your car if you had four outstanding tickets including one conviction.

"We said that the conviction was all that counted. The other outstanding tickets meant nothing as long as they did not represent convictions," Mr. Bennett said.

"The city disagreed with the amendment we proposed at the city coun-

cil debate and we therefore voted against their package. The issue went to Quebec and we raised our arguments," he said.

The upshot of it all is that the boot can be used after one conviction, but now a judge must set a time period in which the fine must be paid. In this period, you car cannot be booted.

"The other important point," said Mr. Bennett, "is that the Denver boot is to be considered a bailiff's seizure and the city cannot say that it isn't. It's subject to the same rules as seizure, and it means that if you own a taxi cab, they can't go out and sell it from under you because the car is the tool of your trade."

## **Ce sabot, une entrave à la liberté de circuler**

J'ai appris très jeune que l'on ne devait pas se faire justice soi-même. Qu'il existait une autorité pour régler les conflits.

À moins d'ignorance, je ne crois pas que ces principes de base aient changé dans notre société et tout en respectant ces règles, il est important de comprendre que la perfection n'existe pas ici-bas et que des citoyens et citoyennes oublient parfois volontairement ou involontairement de rencontrer leurs obligations. Faut-il pour cela employer des moyens qui me paraissent «sauvages et irraisonnables» pour remettre dans le bon chemin ces gens qui dérogent à leurs obligations?

La pose du «sabot de denver» est pour moi un moyen qui n'a aucunement sa raison d'être et je trouve curieux que l'on ait permis à la ville de Montréal d'employer ce moyen excessivement négatif quant à la liberté de se servir d'un bien propre.

On dit que tout citoyen est égal devant la loi. Alors, il serait fort intéressant si l'on posait cet appareil au véhicule de toutes les personnes qui négligent de payer leurs dettes, tant au niveau des impôts fonciers qu'à tout autre niveau.

Messieurs et mesdames de la législature provinciale du Québec ne tombez pas une seconde fois dans le piège, car généraliser ce système contrevient au principe même de notre liberté de circuler.

Imposer des balises pour le respect des règlements municipaux nécessaires, j'en suis à 100%. Je suis contre cependant des règlements qui sont un abus flagrant à la liberté de jouir d'un bien propre.

La devise: «Remplir les coffres et semer à tout vent par la suite» n'a rien de bien édifiant.

Léandre Faguay  
Sillery, Québec

## Amende de \$500 imposée à Creatchman

■ L'ex-lutteur Eddy Creatchman a été condamné à une amende de \$500, hier, après avoir plaidé coupable à une accusation d'entrave à un agent de la paix lors d'une altercation survenue le 13 février 1983.

Creatchman avait d'abord été accusé d'avoir séquestré et exercé des voies de fait sur un huissier appointé par la Ville de Montréal, mais ces accusations ont été retirées par la Couronne avant que le juge Marc Lamarre, de la Cour des sessions, n'entende la cause.

L'affaire avait un certain bruit à l'époque. Deux huissiers s'étaient présentés à la demeure de Cheryl Silver, la fille de Creatchman, à Dollard-des-Ormeaux, afin de réclamer le paiement de billets de circulation et de stationnement pour une somme d'environ \$1 000. Creatchman était apparu sur les lieux avec son fils, et une échauffourée s'en était suivie.

Par la suite, un quotidien montréalais rapportait l'intention de l'ex-lutteur d'intenter des procédures criminelles contre les huissiers, mais l'enquête policière devait retourner complètement la situation pour plutôt asseoir Creatchman au banc des accusés...

# Sabot de Denver: 14 firmes québécoises ont soumissionné

**Quand reprendra l'opération sabot de Denver, le mois prochain, les sabots qui seront greffés aux véhicules auront fort probablement été fabriqués par une PME de la région de Montréal!**

**Yvon Laprade**

En effet, 14 compagnies d'ici ont soumissionné pour fabriquer un sabot qui aura la prétention d'être moins cher et plus solide que

le traditionnel sabot de Denver. Les prototypes seront présentés d'ici à la fin de ce mois-ci.

«Après quoi on devra faire notre choix», souligne le P.D.G. de la firme d'huissiers Paquette

et Associés, M. Jean-Marc Paquette. La compagnie dont le sabot sera choisi devra fournir une première commande de 200 sabots made in Québec, au montant d'environ \$100.000, «si l'on tient compte que le sabot se vendra entre \$300 et \$450», ajoute M. Paquette.

La firme qui fabrique le sabot de Denver, au

Colorado, exige maintenant \$650, au lieu de \$400, pour cet «engin diabolique». C'est la raison pour laquelle les huissiers se sont tournés vers une firme de la région métropolitaine.

La firme Paquette achètera la moitié de la première commande, soit 100 sabots, et l'autre firme d'huissiers, Linteau Villeneuve, en fera autant. «Avec les

75 sabots de Denver qui nous restent, on disposera donc de 175 sabots pour assurer le bon fonctionnement de l'opération», précise M. Paquette.

Par ailleurs, ce dernier s'est dit satisfait des amendements apportés à Québec au règlement municipal sur le sabot. «Le sabot remplacera le mandat d'arrestation», a-t-il conclu.

# L'opération «sabot de Denver» reprend en février

Loin d'avoir abandonné leurs sabots, les huissiers chargés de l'opération sabot de Denver feront de nouveau la chasse aux automobilistes, le mois prochain, et ils s'attaqueront à leurs victimes avec plus de vigueur et sans craindre de voir leur action bloquée par un jugement défavorable.

Yvon LAPRADE

Ils pourront en effet intervenir à la première infraction impayée, à la condition toutefois que celle-ci aura fait l'objet d'un jugement de cour. Leur intervention, qui portait uniquement sur le stationnement, s'étendra dorénavant à tout ce qui touche la circulation (excès de vitesse, feux rouges, etc.).

Au moment de l'interruption de l'opération, l'automne dernier, les huissiers ne pouvaient procéder à leurs greffes artificielles qu'après la quatrième contravention de stationnement impayée.

«On estime que plus de 12,000 véhicules devraient être interceptés en 1984. Les contrevenants vont se rendre compte qu'il est préférable de payer leurs tickets à la Ville avec plus de célérité. Nous aurons les moyens de les retracer d'une manière ou d'une autre», a mentionné hier le responsable de l'opération sabot de Denver, Me Jules Allard, au cours d'une entrevue avec le *Journal*.

## Saisie de véhicules

Ce règlement qui a des dents permettra aux huissiers de poser leurs sabots sur les véhicules stationnés dans la rue et même dans les parkings appartenant à la Ville de Montréal. Si le véhicule est garé sur un terrain privé, les huissiers pourront obtenir un bref de saisie pour se l'approprier.

Ce n'est pas tout. À défaut de remettre le véhicule et de payer les contraventions en souffrance à la Ville de Montréal, les contrevenants risquent de se faire saisir leurs biens en guise de compensation. Les chauffeurs de taxi comptent parmi les groupes d'individus qui jouiront d'une certaine protection contre la saisie de leurs véhicules.

Ces importantes modifications dans l'application du règlement municipal forceront les deux firmes d'huissiers chargées de l'opération, Paquette et Associés et Linteau-Villeneuve, à rajuster leur tir dans leurs méthodes de travail.

«Ils continueront à patrouiller les rues de la ville pour repérer les fautifs. Mais ils pourront surtout faire de la recherche intelligente pour retracer l'adresse de l'individu dont une contravention a fait l'objet d'un jugement», explique Me Allard.

Entre septembre et décembre, les huissiers ont permis à la Ville de récupérer \$1,1 million par l'intermédiaire de leurs sabots. L'objectif visé demeure toujours \$12 millions. Me Allard reconnaît qu'une partie de ce montant ne sera pas retrouvée, certains automobilistes ayant réussi à embrouiller les pistes de leurs pourchassants.

Mentionnons, par ailleurs, que les tarifs imposés par les huissiers, pour la pose du sabot, le remorquage et le remisage du véhicule, devront être fixés en collaboration avec le ministère de la Justice du Québec. Ils étaient respectivement de \$20, \$35 et \$10. Le conseil municipal devra d'ailleurs adopter les nouveaux tarifs de frais de saisie, lors de son assemblée régulière ce mois-ci.

## Un bon geste bien mal récompensé

Lors de la récente tempête du 14 décembre dernier, j'ai eu la tâche d'aller chercher une dame paralytique au 438, rue Sherbrooke, coin Berri.

On y avait installé des affiches pour l'enlèvement de la neige interdisant tout stationnement à partir de 19h à 7h du matin.

J'ai donc pris la chance d'aller cueillir cette dame au 15<sup>e</sup> étage tout en laissant mes clignotants sur ma voiture garée juste sur le coin de l'intersec-

tion, parce qu'il n'y avait aucun camion de la voirie en vue.

A ma grande surprise à ma sortie, pas plus de 10 minutes, mon auto fut remorquée et ni le poste de police, ni les employés de la ville ne pouvaient me renseigner où localiser ma voiture.

Après avoir parcouru en taxi au delà d'une heure les rues avoisinantes, j'ai pu la retrouver angle Ontario et Sanguinet, ce qui m'a occasionné une dépense de remor-

quage pour recharger la batterie en plus d'un beau billet de contravention de \$50.

Le lendemain et les jours qui suivirent, on trébuchait partout dans les rues à cause des arbres brisés par le verglas, mais dans ce cas, la ville ne semblait pas être si empressée d'y remédier.

Vive la campagne, les gens de chez nous sont plus civilisés, et courtois.

Guy Day  
Napierville

# «La police tolère nos activités»

— Robert Salois

ses preuves. Des policiers vont même jusqu'à nous dire, maintenant, que les automobilistes craignent d'avantage notre compagnie que les agents de la paix, lorsqu'il est question de stationnement.»

Faut-il s'en étonner? Sur la voie publique, une simple contravention sera remise à l'automobiliste pour avoir enfreint un règlement municipal; la compagnie Remorquage Québécois, elle, saisit le véhicule de tout automobiliste stationné sans autorisation sur un terrain privé placé sous sa surveillance, le détient à sa propre fourrière et oblige le contrevenant à payer \$55 (les chèques ne sont pas acceptés) s'il veut en reprendre possession.

«Bien sûr, dira M. Salois, les automobilistes se mettent à crier quand ils se font remorquer, mais ils savent bien, au fond, qu'ils ont eu tort de stationner leur véhicule n'importe où sur le terrain privé. Nous plaçons des enseignes un peu partout pour les avertir qu'ils seront remorqués et ils s'y installent quand même.»

Quant à savoir si de telles enseignes ne sont pas placées trop haut

ou trop loin les unes des autres, sur les terrains qu'ils sont chargés, par contrat, de surveiller, M. Salois répond que «la Ville de Montréal nous interdit de mettre plus d'affiches. J'ai même reçu une mise en demeure, le 10 octobre 1981, parce que j'en avais installé 10 au lieu d'une seule permise, sur un terrain privé.

«Le règlement municipal lui aurait permis d'en installer davantage si elles avaient été d'un plus petit format, «mais alors, dit-il, elles auraient été trop petites».

«De toute façon, dit-il, nos affiches sont énormes à l'entrée de certains centres commerciaux (environ 2 pieds par 3) et les gens les ignorent autant. C'est de la mauvaise foi de leur part. Nous indiquons clairement la nature de notre mandat, ce qui me fait dire que nous agissons en bons pères de famille, mais les gens ne veulent rien comprendre et c'est pour ça qu'ils gueulent...»



## Remorquage Québécois à vos frais Inc.

# UNE ENTREPRISE QUI FAIT FORTUNE SUR LE DOS DES AUTOMOBILISTES

«Remorquage Québécois n'est pas une entreprise «sauvage». C'est une entreprise privée qui vient en aide à ses pairs et au public. Et la police tolère nos activités parce que nous agissons en bons pères de famille.»

**Serge Labrosse**

On n'a pas besoin de connaître personnellement Robert Salois pour savoir qu'il est président de la corporation Contempra qui administre la compagnie Remorquage Québécois à vos frais. Cela se voit bien à l'une des nombreuses bagues qu'il porte aux doigts; l'une d'elles, très remarquable, est à l'emblème de la compagnie et sertie de nombreux diamants...

M. Salois ne cache pas que la compagnie qu'il dirige depuis sa

fondation en 1977, «fait \$1 million en chiffre d'affaires brut». Il rêve même de ce jour où, «très bientôt», dit-il, ses remorques jaunes bien identifiées «sillonneront peut-être tout le Canada»...

Remorquage Québécois à vos frais Inc. est né «le jour de mon anniversaire», le 7 mars 1977, précise M. Salois, un homme de 43 ans qui se décrit comme le père de deux enfants, d'une nature «affable, amicale et chaleureuse».

L'idée de fonder cette compagnie lui est venue

un jour, après qu'il eut réalisé, dit-il, à quel point l'encombrement de véhicules garés sans autorisation dans les stationnements privés de centres commerciaux et d'édifices publics était devenu une plaie pour les administrateurs de ces immeubles.

«Depuis que nous avons fondé Remorquage Québécois, explique M. Salois, nous avons changé l'attitude des automobilistes. Les statistiques parlent d'elles-mêmes: avec seulement 60 contrats au début, nous pouvions ramasser jusqu'à 400 véhicules



Photo Yvan TREMBLAY

**Robert Salois, propriétaire de Remorquage Québécois.**

par semaine, alors remorquons seulement qu'aujourd'hui, avec 200 par semaine. 400 contrats, nous en «Notre système fait

(SL) — « Nous ne faisons aucune distinction entre le citoyen ordinaire et les policiers, les juges ou les avocats. Toutes les automobiles qui sont garées sans autorisation sur un stationnement privé que nous surveillons sont remorquées à notre fourrière. »

Cette remarque, dans la bouche du président de la compagnie, témoignait de son impartialité, mais il a suffi de quelques secondes pour qu'il vienne tout gâcher en ajoutant, comme une excuse maladroite: « je n'ai pas dit que je ne donne pas une note de

## Des intouchables

crédit à un policier, s'il vient me voir et qu'il est poli... Je ne veux pas me mettre la police à dos... »

Y a-t-il donc des « intouchables » qui bénéficient de la clémence de Remorquage Québécois? C'est exactement ce qu'on peut conclure des propos contradictoires de M. Salois. D'autant plus que quelques minutes plus tard, il ajoutait pour expliquer à quel point il était « humain », que le célèbre avocat montrealais Frank

Shoofey avait eu droit à deux avertissements, lui, lorsqu'à deux occasions, il avait stationné son véhicule à un endroit défendu sur le terrain du centre Paul-Sauvé où il arrivait plus tard que les autres pour assister aux matches de boxe... On ne l'a pas remorqué.

**Drapeau, Desmarais et Landry**

Par ailleurs, il est assez cocasse de relater que trois personnalités politiques, le maire Jean Dra-

peau, le président du comité exécutif de la CUM, Pierre DesMarais II et le ministre Bernard Landry, ont été nommés par M. Salois comme étant les détenteurs d'auto-colants leur permettant de stationner en tout temps sur le terrain de la Place Desjardins, où ils ont des bureaux, alors que des centaines d'employés du complexe n'ont pas ce privilège.

« Ces auto-colants sont remis uniquement aux propriétaires et

gérants des entreprises qui font affaire avec nous, explique M. Salois. À eux de choisir ceux qui en bénéficieront. »

Pour sa part, M. Dahmen voit dans le fait que M. Drapeau et cie affichent cet auto-colant « un exemple de discipline. Ils nous demandent la permission de stationner, par le biais du propriétaire de l'endroit. Mais l'auto-colant ne leur permet pas de stationner ailleurs que là. »



Photo Yvan TREMBLAY  
L'un des véhicules utilisés par Remorquage Québécois pour la pose de ses affiches.

# LES VICTIMES DE REMORQUAGE QUÉBÉCOIS DEVRAIENT D'ABORD SE PLAINDRE AUX COMMERÇANTS

Si vous êtes «victime» de Remorquage Québécois et considérez que vous êtes brimé dans vos droits, plaignez-vous d'abord aux propriétaires du commerce ou de l'institution qui a donné le contrat de surveillance du stationnement à cette compagnie de remorquage.

Serge Labrosse

Le centre commercial où vous magasinez a davantage intérêt à régler le cas avec ses clients que l'entreprise de remorquage.

Tel est le conseil don-

né par l'Association pour la protection des automobilistes, à l'heure ou affluent de toutes parts les plaintes de citoyens qui prétendent avoir été injustement la cible de cette entreprise.

Johanne Mayrand, porte-parole de l'APA, recommande par ailleurs de vous acquitter de vos frais en prenant certaines précautions. «Il faut payer en pareil cas. Mais au moment de signer le reçu de la compagnie de remorquage, indiquez par écrit, avant de signer: «sous protêt». Cette formule juridique vous laissera une porte ouverte et la possibilité, ensuite, de contester ce paiement devant la cour des petites créances. C'est comme si vous disiez: je paie,

mais je ne suis pas d'accord.»

Si toutefois aucun témoin ne peut attester que vous n'avez jamais quitté le stationnement, vous aurez probablement des difficultés à soutenir votre point devant un juge.

## L'OPC scandalisé

Pour sa part, le service juridique de l'Office de protection du consommateur, par la voix de Me Marc Bergeron, pense qu'il faut «pointer du doigt» les administrateurs de Remorquage Québécois.

«Au plan légal, il n'y a probablement rien à faire, reconnaît-il, mais il n'en demeure pas moins qu'il semble y avoir de l'abus dans la façon d'opérer qu'a cet-

te compagnie. Il n'est pas si sûr que leurs services valent bien les \$55 qu'ils chargent pour le remorquage. C'est un tarif tout à fait arbitraire et que personne ne peut contester avant de l'avoir payé...»

Imaginez: Remorquage Québécois pourrait vider tout le stationnement d'un centre d'achats et être assurée qu'une bonne proportion des automobilistes paieraient les yeux fermés pour reprendre possession de leur véhicule... Cette façon qu'ils ont de prendre les autos et de les garder sous clef est «sauvage», quoi qu'ils en disent et l'OPC reçoit de plus en plus de plaintes à ce sujet. Nous étudions ce dossier», conclut Me Bergeron.



Des employés de Remorquage Québécois au travail...

## Remorquage Québécois tente de se justifier

(SL) — «Les gens ne se rendent pas compte des problèmes qu'ils causent aux propriétaires de centres commerciaux ou aux hôpitaux, lorsqu'ils abandonnent leur automobile sans autorisation sur les stationnement qui entourent ces édifices, pour aller prendre le métro.»

«Ils se disent: Qu'est-ce que ça peut faire, un de plus ou de moins. Surtout s'ils stationnent là en dehors des heures d'ouverture. Ils pensent alors qu'ils ne nuisent à personne et que c'est un stationnement public...»

«Il n'y a rien de plus faux», soutient M. Salois, propriétaire de Remorquage Québécois à vos frais.

«Ces terrains sont la propriété des compagnies et corporations qui administrent les édifices et la présence de véhicules non autorisés représentent pour eux une véritable plaie.»

«De petits stationnements comme celui du centre commercial Champlain, situé près du métro Honoré-Beaugrand, dans l'est de la ville, sont vite remplis par les automobilistes

qui abandonnent là leurs véhicules pour utiliser ensuite le métro. Ça nuit à la clientèle qui ne trouve plus d'espace pour stationner et se dirige ailleurs.»

«Ça nuit aussi à l'entretien (balayage et déneigement), quand on a un aussi vaste stationnement que celui de Place Versailles à nettoyer. Un balai mécanique coûte environ \$70 l'heure, alors imaginez ce que ça coûte quand on est obligé de recommencer une partie du travail le lendemain parce que trop d'endroits occupés par des automobiles la veille n'ont pu être nettoyés...»

«Que les automobilistes remorqués soient mécontents, c'est bien normal. Mais pensez à la satisfaction de nos clients, ces entreprises

qui nous donnent le contrat de surveillance des stationnements. Leur problème se trouve réglé. La police, elle, n'aurait jamais le temps de répondre à leurs demandes. C'est pour cette raison qu'il y a de la place pour une entreprise privée comme Remorquage Québécois.»

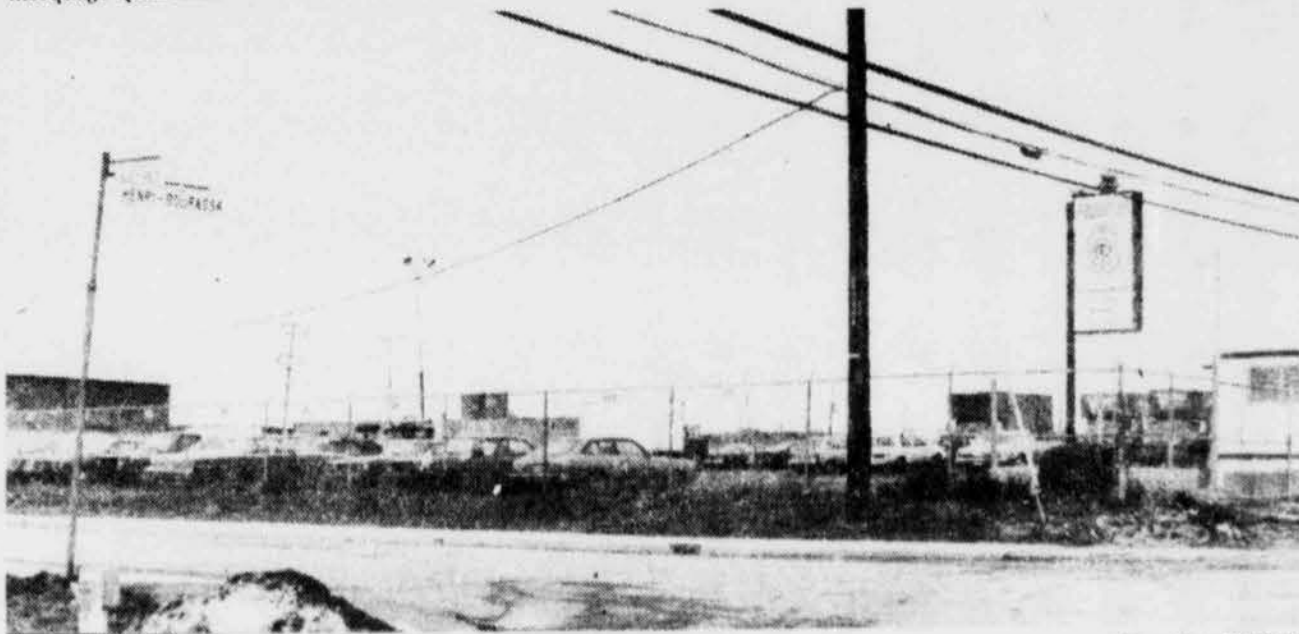


Photo Yvan TREMBLAY

La fourrière privée de la compagnie, à Rivière-des-Prairies.

## «La police ne veut pas collaborer»

(SL) — «Si la police voulait collaborer, les automobilistes que nous remorquons ne perdraient jamais la trace de leur véhicule. Ils ne les déclareraient plus «volés», parce que tous les numéros de plaques des autos remorquées à notre fourrière seraient transmis à sa centrale de communication.»

«Une telle expérience a déjà été tentée dans le passé, déclare M. Salois. Mais le procédé n'était peut-être pas idéal. Une fois par semaine, nous transmettions à la police un inventaire de tous les véhicules remorqués. Ils

pouvaient alors vérifier dans l'ordinateur tous ceux qui avaient été rapportés volés par des gens qui prétendaient ne pas savoir qu'ils avaient été remorqués.»

«Mais un officier n'a finalement appris qu'on ne pouvait plus le faire et cela, même si ce moyen avait permis de retrouver plusieurs autos véritablement volées. Vous savez, les voleurs de banque se servent souvent de véhicules volés pour commettre leurs crimes et ne les abandonnent généralement pas sur la rue, ou ils seraient vite repérés. Nous les retrouvons dans les stationnements, mais ils restent maintenant à notre fourrière des semaines et des mois, parce que nous n'avons plus les moyens de communiquer nos informations à la police.»

«Il suffirait de nous donner accès à un seul numéro de téléphone à la centrale de police pour que nous lui communiquions tous les numéros de plaques. Actuellement, nous laissons une carte au poste de police concerné chaque fois que nous remorquons un véhicule, mais nous n'avons pas toujours la collaboration des policiers qui refusent de s'identifier et laissent nos cartes traîner.»

Un policier du district 54 de la CUM a, pour sa part, répliqué à cet argument que les remorqueurs, souvent plus pressés d'aller accrocher une autre automobile que de laisser la carte au poste.

# « Raffiné », le sabot de Denver fera sa rentrée à la mi-février

■ L'accalmie des cinq dernières semaines a pu laisser croire aux automobilistes allergiques à la greffe du sabot de Denver que la Ville de Montréal, satisfaite d'avoir, en quatre mois, nettoyé 30 000 vieux dossiers et récupéré \$1 120 000, avait pu remettre le sabot. Eh bien ! autant le dire tout de suite: il n'en est rien!

## CONRAD BERNIER

En fait, non seulement on n'a pas renoncé à la greffe du sabot, mais on en a débroussaillé, sophistiqué et multiplié les critères d'utilisation, et, dès la mi-février, le safari des huissiers redémarrera, avec camions et ordinateurs de plus en plus savamment programmés. « L'époque du prêt à porter avec le sabot de Denver est terminée, nous dit-on, et c'est l'époque du sabot sur mesure qui commence! »

C'est par suite d'un amendement apporté à la Charte de Montréal, en juin 1982, que celle-ci a pu commencer, en juillet 83, l'ensabotage des autos dont les propriétaires avaient accumulé quatre contraventions (et plus) non payées pour des infractions aux règlements du stationnement.

L'opération a démarré en douceur, puis, après quelques semaines de rodage, a soudainement pris l'allure d'un safari impitoyable, parfois délirant. De l'aveu même des huissiers, « les instructions de départ étaient un peu strictes et le tir a dû être rajusté ».

À la vérité, on a souvent gaffé. Une guérilla judiciaire s'est alors orchestrée. Celle-ci a finalement abouti à des décisions de cour favorables, dont celles des juges Louis-Jacques Léger, de la Cour municipale, et Gérard Girouard, de la Cour des sessions de la paix, qui ne laissaient, à toutes fins utiles, à la Ville que deux choix: ou se défendre jusqu'en Cour suprême, ou apporter un nouvel amendement à sa charte — un amendement juridiquement étanche et inattaquable — pour relancer « l'opération-sabot ».

« Plutôt que de nous défendre devant la Cour suprême, nous avons préféré présenter un projet de loi privé à l'Assemblée nationale pour amender la charte, parce que c'était, dans les circonstances, la solution la plus pratique, l'opération-sabot étant devenue juridiquement et psychologiquement hypothéquée », explique Me Jules Allard, directeur-adjoint du contentieux municipal de Montréal.

« On aurait toutefois tort, ajoute-t-il, d'interpréter notre décision comme un aveu d'illégalité et d'impuissance. Nous avons toujours la conviction que l'amendement de juin 1982 était constitutionnel et respectait les droits fondamentaux des citoyens. Par contre, un nouvel amendement à la Charte avait, entre autres avantages pratiques, celui de clarifier un texte contesté et de mieux circonscrire les droits de chacun. »

C'est maintenant chose faite! Concrètement, ce nouvel amendement signifie d'abord ceci: dé-

sormais, la greffe du sabot ne vaudra plus seulement pour les contraventions non payées pour stationnement interdit, mais pour toutes les contraventions reliées à toute espèce d'infraction aux règlements relatifs à la circulation, au code de la route, à l'usage d'un véhicule automobile ou d'un accessoire d'un tel véhicule.

En somme, un sabot omniprésent, omnipuissant, omnivore, partout où ça véhicule pas rond, trop rond, trop vite, de travers, trop lentement ou trop fort.

Puis on ne laissera plus s'accumuler les contraventions impayées. On pourra maintenant greffer le sabot pour une seule contravention impayée et sur n'importe lequel de vos véhicules, indépendamment du fait que le véhicule saisi ait été ou non impliqué ou pas dans la contravention.

Et si, une fois tous les délais légaux épuisés, y compris l'« avis de jugement » vous accordant encore 30 jours pour payer, vous refusez de le faire, votre véhicule sera tout de suite ou ensaboté ou carrément remorqué et saisi, puis, à défaut d'un règlement immédiat ou d'une entente écrite, à l'intérieur de délais rigoureux, avec le responsable du dossier, un avis sera publié et votre véhicule sera mis en vente.

Si le produit de la vente ne couvre pas le montant des amendes impayées et les frais de toutes sortes encourus, on pourra s'amener chez vous pour saisir d'autres biens, ou saisir une partie de votre salaire, histoire

d'assurer un paiement complet de la dette. Et tout cela se fera conformément aux dispositions de la loi des poursuites sommaires.

Le nouvel amendement prévoit, cependant, qu'on n'ensabotera pas les véhicules-taxis. Les autres citoyens qui gagnent aussi leur vie avec leur véhicule automobile seront également épargnés. S'il arrivait qu'on ensabote ou remorque leur véhicule, ils auraient alors des recours possibles en cour municipale. Les uns et les autres devront quand même payer leurs contraventions, et, à défaut de le faire, se feront saisir d'autres biens.

Enfin, l'amendement prévoit que le saisi ou un tiers — ce dernier pourrait être, par exemple, la banque qui a financé l'achat de votre auto et que vous n'avez pas complètement remboursée — peut s'opposer à la saisie selon les règles prévues au code de procédures civiles.

Me Jules Allard soutient que l'utilisation du sabot s'imposait, le nombre « d'introuvables » augmentant chaque année par dizaines de milliers.

En 1982, à Montréal, on en comptait déjà 30 000, soit 10 000 de plus qu'en 1981. En bref, le sabot a permis un désembourbement significatif et rentable! À Montréal, comme partout ailleurs — lors de sa première année d'utilisation à Boston, par exemple, le sabot a permis à la Ville d'amorcer le recouvrement d'une somme de \$69 millions — le sabot a solidement prouvé son efficacité.

Qui plus est, il est tout aussi efficace pour nettoyer les vieux comptes en souffrance que pour convaincre les automobilistes qu'une amende de \$15 est plus facile à payer qu'une amende s'engraissant pendant 90 jours de frais de toutes sortes et qui peut atteindre \$100 et plus! L'efficacité du sabot corrobore donc à sa façon la vérité du vieil adage à l'effet que « la crainte est le commencement de la sagesse ».

« La fin ultime de la greffe du sabot, explique Me Allard, c'est le respect des règlements relatifs à la circulation et à l'usage d'un véhicule automobile. Quand une contravention est émise, c'est la responsabilité de la Ville — à moins qu'une cour ne libère ou n'acquitte l'accusé — de percevoir l'amende imposée. Une saine administration ne peut pas laisser s'accumuler un Everest de contraventions impayées. On nous doit encore pour \$10 000 000 de ce type de contraventions. C'est clair que l'époque est terminée où l'on misait d'abord sur les peines d'emprisonnement pour nettoyer les dossiers en souffran-

ce. Nous allons désormais imposer des amendes, les percevoir — le sabot n'est qu'un outil parmi d'autres — et les peines d'emprisonnement seront très rares. Nous avons les pouvoirs de mandater des huissiers aux quatre coins du Québec. Cela veut dire que même les contrevenants de province devront nous payer. Quant aux pouvoirs des huissiers mandatés par la Ville de Montréal pour l'opération-sabot, le nouvel amendement les précise, et ces pouvoirs sont bel et bien ceux de huissiers. »

On vous attend donc dans le tournant! Avec un sabot qui a profité du temps des Fêtes pour se refaire une beauté — la beauté du diable, disent déjà les malins — avec, en plus, une petite trouvaie inédite et invisible à l'œil nu, et qui le rend « inarrachable ». On l'a déjà baptisée: « la ventouse de Damoclès ».

Quant aux huissiers — de très braves gens, bien sûr — il faut se rappeler qu'un sociologue-zoologiste les a déjà comparés au tigre « qui attend sa proie et d'un seul bond l'accable! »



photo Pierre McCann, LA PRESSE

**Me Jules Allard, directeur adjoint du contentieux municipal de Montréal.**

# Montréal restreindra la localisation des salles d'amusement diverses

■ La Ville de Montréal veut dorénavant limiter l'établissement des bars, bars salons, brasseries, cabarets, clubs publics, salles de billiard, de danse, d'amusement et des tavernes à certains secteurs de rue afin que

ces commerces ne viennent plus troubler la quiétude des citoyens.

## YVON LABERGE

Un projet de règlement sera d'ailleurs déposé en première

étude au Conseil municipal qui entreprend lundi soir ses travaux. Il vise essentiellement à rendre plus sévère l'émission de nouveaux permis d'occupation tout en respectant les droits acquis. Ce projet de règlement est accompagné d'une liste exhaustive de rues et de secteurs de rue où pourront dorénavant s'établir ses commerces.

Dans l'élaboration de cette liste, les fonctionnaires municipaux ont tenu compte de la présence de bâtiments résidentiels, des écoles, des églises, des hôpitaux, des centres d'accueil et des résidences pour personnes âgées, des parcs publics et autres lieux in-

compatibles avec l'établissement de ces commerces.

La normalisation des inspections amène l'administration Drapeau-Lamarre à reconsidérer quelque peu l'actuel Code du logement pour le rendre conforme au nouveau mandat du service de la Restauration des logements. Un projet de règlement accordant plus de pouvoirs à ce service municipal sera déposé pour étude lundi au Conseil municipal.

## Bill Bantey et Associés

Le Comité exécutif de la Ville recommande au Conseil municipal de renouveler le contrat de la firme Bill Bantey et Associés, spécialisée dans les relations pu-

bliques, pour une autre année moyennant rémunération de \$160 000.

Dans un rapport qu'il faisait parvenir au Comité exécutif le 4 janvier, Yvon Garlépy, directeur et commissaire général de la Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM), écrit que les services de la firme Bill Bantey et Associés seront davantage utilisés pour la production de l'ensemble des documents administratifs de la Ville. Dont le rapport annuel, le programme triennal d'immobilisations, le budget de la Ville, le cahier d'information économique et budgétaire qui ac-

compagne le budget.

Cette maison de relations publiques, propriété d'un vieil ami du maire, collaborera également aux préparatifs de la Biennale des arts de la rue présentée à Montréal en 1984.

## La faute du sabot

Encore le sabot de Denver! Le Conseil municipal étudiera en effet un projet de règlement qui fixe à \$30 les frais d'installation et l'enlèvement du faux sabot contre \$20 qu'ils étaient jusqu'à... récemment. Advenant le remorquage du véhicule, son propriétaire aura à déboursier \$35, et pour son remisage, \$10 par jour ou fraction de journée.



# Montréal met de 6 à 8 mois pour corriger son erreur

Claude POIRIER

Un citoyen de Montréal qui a été victime d'une grossière erreur administrative a laissé entendre qu'il entamera des procédures pour rentrer en possession des 122.24\$ qu'il a dû verser à deux huissiers de la Cour municipale de Montréal pour éviter d'être écroué.

M. Jean-Marie Aubé, en effet, sans casier judiciaire et absolument inconnu de la police, a eu la surprise de sa vie, le 10 janvier dernier quand les huissiers, munis d'un mandat d'amener, se sont présentés à son domicile pour lui réclamer 122.24\$ à cause d'un billet de contravention non payé et remontant au 22 janvier 1982.

Le papier timbré stipulait que cet homme de 53 ans avait, à la date précitée, laissé sa voiture Honda '82 en stationnement dans une ruelle à l'arrière du 1470 rue Peel. Les frais de cour et d'enquête portaient la facture à 122.24\$ et le paiement immédiat était

réclamé, à défaut de quoi M. Aubé devait être incarcéré pendant huit jours.

Même si M. Aubé s'était départi de sa dernière voiture (une Datsun) en 1978, même si, à cette époque, avant de partir travailler à la Baie James, il avait remis ses plaques d'immatriculation au service des véhicules-automobiles du gouvernement du Québec et même s'il n'a jamais eu de voiture depuis cette date, il a préféré payer plutôt que d'être écroué. Les huissiers, utilisant une approche sans équivoque, selon M. Aubé, et repoussant tout argument, ne laisserent d'ailleurs pas le choix à leur "client".

Dès le lendemain, M. Aubé et un ami vérifièrent qu'une Honda n'avait jamais été immatriculée au nom de ce "client". Rapprochant ensuite au greffe de la Ville de Montréal, M. Aubé apprit qu'en raison de la procédure administrative il ne pourrait obtenir remboursement de ses 122.24\$ avant six ou huit mois.



(Photo André Taylor)

Preuve à l'appui, M. Jean-Marie Aubé entend bien forcer Montréal à corriger son erreur en moins de six à huit mois.

### **La solution à ceux qui ne paient pas leurs amendes: pas de renouvellement de permis**

• Le gouvernement du Québec et les municipalités ont de plus en plus de difficultés à percevoir les amendes de toutes sortes, surtout lorsque les gens déménagent sans en aviser, comme la Loi l'exige, le Bureau de véhicules-moteurs. C'est d'ailleurs pour cela que la ville de Montréal a mis en branle son "Opération Sabot de Denver" (temporairement suspendue). Il serait si simple de tout percevoir, et cela sans presque de frais ni pour la municipalité ou le gouvernement..., ni pour le coupable. Avec les ordinateurs, il est très facile d'ajouter au dossier des conducteurs et des propriétaires d'autos toutes les contraventions non payées, de même que les intérêts en découlant. Quand le Bureau des véhicules-moteurs envoie l'avis de renouvellement du permis de conduire ou de l'enregistrement d'un véhicule, on n'aurait qu'à y ajouter une facture détaillée et précise portant la note "Votre permis ou votre enregistrement ne sera pas renouvelé tant que vous n'aurez pas réglé ces contraventions". De cette façon, on percevrait des millions de dollars pour des amendes en retard et on retracerait facilement les délinquants qui ont déménagé. Il s'agirait simplement d'envoyer l'avis de renouvellement et la facture trois mois avant l'expiration, de façon à donner le temps au délinquant de recueillir l'argent nécessaire pour régler sa dette envers la société, c'est-à-dire envers vous et moi qui devons payer pour ceux qui se moquent de la loi. C'est d'ailleurs pourquoi le grand public ne sympathise pas du tout avec ceux qui se font prendre par le "Sabot de Denver".

## Rentrée au Conseil municipal

# Sabot de Denver, salles d'amusement et relations publiques à l'ordre du jour

Après un mois de vacances, les élus municipaux de la ville de Montréal reprendront le collier ce soir lorsque s'amorceront les travaux du conseil municipal.

Les conseillers du Parti civique, du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) et du Groupe d'action municipale (GAM) seront appelés à étudier 148 points qui apparaissent à l'ordre du jour.

### Yvon Laprade

C'est toutefois le sabot de Denver qui tiendra la vedette. En effet, un projet de règlement sur les frais d'immobilisation, de remorquage et de remisage d'un véhicule saisi sera soumis aux élus pour approbation.

La Ville de Montréal veut fixer à \$30, plutôt qu'à \$20 comme c'était le cas par le passé, les frais d'installation et d'enlèvement du sabot. Les frais de remorquage d'un véhicule seront maintenus à \$35 tandis qu'il continuera d'en coûter \$10 par jour ou fraction de jour pour le remisage du véhicule.

La fixation de ces taux a fait l'objet d'ententes préalables entre les deux firmes d'huissiers responsables de l'Opération sabot et le ministère de la Justice. Les huissiers doivent recommencer à installer leurs engins diaboliques d'ici à la mi-février. Dorénavant, ils pourront procéder dès qu'une contravention impayée, pour stationnement illégal ou pour toute infraction au Code de la route, aura fait l'objet d'un jugement de Cour.

### Salles d'amusement

Par ailleurs, le conseil municipal se penchera sur un projet de règlement qui devrait mettre un terme à la prolifération de commerces bruyants (bars, bars salons, brasseries, cabarets, clubs publics, discothèques, salles de

billard, salles de danse et tavernes) dans les secteurs résidentiels de la métropole.

Le projet de règlement, qui sera déposé en première lecture, limitera à certains secteurs, définis par le service des permis et inspections, l'établissement de ces salles d'amusement.

Ces lieux de divertissement font semble-t-il l'objet de plaintes nombreuses dans le milieu où ils se situent: par

exemple près des écoles, des hôpitaux, des églises, des centres d'accueil, des parcs et bien entendu des habitations résidentielles.

### Relations publiques

Enfin, les membres

du conseil prendront connaissance d'une recommandation du comité exécutif à l'effet de retenir les services de la firme de relations publiques Bill Bantey et Associés Ltée en 1984. Cette firme sera appelée à réaliser des programmes de relations publiques et de publicité pour les projets et services de la Ville, par exemple la CIDEM. Le montant du contrat s'élève à \$160 000.

## Denver Boot to bite again but only after a conviction

By HARVEY SHEPHERD  
of The Gazette

Operation Denver Boot "is going to work like clockwork" when the clamps return to the streets of Montreal next month, the No. 2 man at Montreal city hall pledged last night.

Yvon Lamarre, chairman of the city executive, said the city plans to make sure all the bugs are out of the operation, halted in November, before it starts up again.

The council approved a bylaw changing the legal basis for the program in ways that the city hopes will avoid legal problems the operation ran into before.

The opposition Montreal Citizens' Movement (MCM), which had strongly criticized aspects of the old program, disagreed with only one relatively minor aspect of the new one — an increase to \$30 from \$20 in the fee a car owner is charged for the booting itself, in addition to the fine and any towing and storage charges.

MCM Councillor Michel Prescott also complained that motorists booted in the evening and on weekends will not be able to

get their cars back until court officials return to work in office hours to receive their fines.

But Lamarre said they will be able to get their cars back by paying the bailiff firms responsible for applying the boots.

The new bylaw gives booted motorists some of the legal safeguards that exist with regard to other seizures of goods to enforce court judgments.

It says a car can be booted only when a court conviction has been registered, not for a mere unpaid ticket.

But there is no longer a minimum of four unpaid tickets before a car is booted; one conviction will be enough.

Earlier last night, Mayor Jean Drapeau said city staff were looking into a decision by Via Rail to shift maintenance of its transcontinental train to Toronto from Montreal.

But he refused to intervene publicly to block the move.

Councillor Abe Limonchik, the MCM's transport critic, said the decision will cost Montreal about 250 jobs directly — about 200 at the Canadian Pacific Glen Yards and the rest with Via Rail itself.

## Police to ticket speeding buses in Snowdon

Station 31 police will ticket buses caught speeding in Snowdon, says Snowdon councillor Marvin Rotrand.

"I've talked to the police at Station 31 and they tell me that bus drivers are not exempt from speeding laws and will be ticketed if caught," Mr. Rotrand told *The Monitor*.

"They've told me that they will be putting out radar cars to deal with the problem," he said.

Clanranald and Macdonald residents north of Plamondon have complained to Mr. Rotrand about

buses exceeding the 25 kilometer a mile limit.

"The problem has been plaguing them for years," Mr. Rotrand said. "The soil is weak there and the buses cause vibrations to their houses and result in cracks in the foundations," he said.

He said there had been a meeting with the MUCTC six years ago and signs were placed to warn drivers of the speed limit.

"Some of the buses are not even respecting the 50 kilometer an hour speed limit," he said. "Some residents say they have

clocked buses going more than 40 miles per hour."

Another problem in the Macdonald Park area is

the fact that buses terminate there and endanger children, he said.

"Homeowners have

suggested that the bus terminate at Dupuis — five blocks further south," Mr. Rotrand said.

## *City pays for meter mistake*

*I have a question: Is it legal or not to park next to a defective meter?*

*I went to Mount Royal Park with my wife and three children last October, planning to take a leisurely stroll on this beautiful, sunny day.*

*When we arrived at the park, I managed to get a spot next to a meter as a motorist was leaving.*

*When I dropped my first quarter, the meter jammed.*

*Unfortunately, I had no material to place a note on the meter in case an officer came by, as they inevitably do.*

*You can guess the rest of the story. I was given a \$15 ticket.*

*I paid it but would like some kind of redress.*

**Richard Groot  
Brossard**

**The city's traffic department confirmed that the meter in question was defective and our reader has received a refund.**

**Miracles never cease.**

# Alberta's 'car traps' make the Denver Boot look not so bad after all



Photo: Alberta Report

Edmonton's 'car traps' include steel plates.

By MICHAEL ROSE  
Special to The Gazette

CALGARY — Montrealers who have had their cars trapped by the dreaded Denver Boot should take heart: In Calgary and Edmonton, drivers who violate some traffic laws risk getting hung up in concrete-and-steel "car traps" embedded in the roadway.

The traps, which can cause serious damage to a vehicle and have even injured a number of motorists, have upset Alberta's transportation minister and prompted one victim to sue the City of Edmonton.

The devices are designed to stop drivers from taking unauthorized shortcuts along streets reserved for buses. They allow buses and other vehicles with large tires to pass over steel tracks, but the wheels of passenger cars attempting to pass through fall into a 15-centimetre-deep pit.

In Edmonton, where the pits have also been fitted with upright steel

plates, a motorist trying to pass through at high speed may also demolish the underside of his car.

An Edmonton car salesman, Leonard Fox, ran afoul of a car trap during a snowstorm on Christmas Eve. Fox claimed he was travelling at 40 km/h when he unexpectedly crashed into a trap in the suburb of Clareview.

## Car written off

The impact tossed him and his five passengers around inside his late-model Ford Mustang. Fox's chest slammed into the steering wheel, one woman's head snapped into the dashboard, and all six went to hospital with bruises and sprains. The \$11,000 car was written off.

"I don't think in a free country we need crap like this," says Fox, who is suing the city for compensation.

"Until we get taken over by a Communist country I think we should be allowed to drive around our cities without being injured in traps like they use

between East and West Berlin."

Fox claims he didn't see the flashing warning lights and signs which are posted near every car trap. His accident prompted Alberta Transportation Minister Marvin Moore to ask Edmonton and Calgary to come up with less dangerous ways to control traffic.

But Edmonton has refused and Calgary is expected to do the same.

Edmonton has installed only two of the controversial traps in the past five years, but has had many more serious incidents with them than has Calgary, which has installed six traps over the past 10 years.

In Calgary, there appears to have been only one serious accident involving injury. The victim in that case went to court in 1980 and won nominal damages because the judge found there were inadequate warning devices. A new warning system has since been developed.

In Edmonton, there have been more than three dozen incidents involving

damage or injury since 1979, apparently because city officials altered the Calgary design for the traps by adding car-catching steel plates.

Edmonton has now removed one of the five plates in each trap to make it easier for a driver to back out if he comes in slowly. But city official John Schnablegger admits cars coming into the traps at high speed may still sustain heavy damage.

## More than adequate

Officials in both cities insist existing warning lights and signs are more than adequate to prevent anyone from accidentally driving into the traps, and say they are effective where other traffic-control devices have failed.

"Unless a driver is doing something extremely foolish, there is no risk of damage whatsoever," says Calgary Transportation Director Loyde Morasch. "The way those things are designed, drivers have no business being anywhere near them at all."



## TAXE D'EAU ET FRAIS À PAYER SI VOTRE VOITURE EST SAISIE

Que ce soit à cause du déneigement ou d'une saisie par greffier il arrivera souvent que votre véhicule sera immobilisé par un "sabot de Denver" ou simplement remorqué à cause du déneigement.

Si cette expérience survenait il serait bon que vous sachiez que le conseil municipal, lors de sa dernière assemblée du 23 janvier, a révisé les frais reliés à ces mauvaises aventures".

Ainsi si un percepteur est chargé de l'exécution d'un jugement de la cour municipale pour saisir un automobile en l'immobilisant, le remorquant ou le remisant, les frais de saisie à être déboursés pour reprendre possession sont:

a) \$30.00 dans le cas d'un "sabot" pour la pose et l'enlèvement de l'appareil.

b) \$35.00 pour le

remorquage d'un véhicule.

c) \$10.00 par jour ou fraction de jour, pour le remisage du véhicule.

Ceci n'inclue pas les frais d'un huissier si la saisie du véhicule devait se faire par cet intermédiaire. Il serait sage de se rappeler ces nombres car le coût de telles saisies est élevé si vous considérez votre transport pour reprendre votre véhicule à la fourrière, sans compter le dérangement que ça vous occasionne.

### Taxe d'eau

L'année dernière le règlement sur la taxe d'eau a été modifié pour être fixé à \$60.00 par logement. Devant ce changement certaines personnes, en particulier les locataires, n'étaient pas trop heureux car auparavant, dans certains cas, ils ne

payaient pas cette taxe. Dans certains autres cas il s'agissait de logements utilisés à des fins commerciales ou autres ou l'usage d'eau était nul ou restreint.

Devant ce fait certaines personnes refusaient de payer cette taxe sous toutes sortes d'alibis. Lors de la dernière assemblée du conseil la ville, à l'article 85, a bien clarifié la situation. Le

règlement stipule maintenant que "La taxe d'eau et de services imposée annuellement est prélevée de quiconque, à titre de locataire ou

autrement, occupe un logement, une place d'affaires ou un autre local même s'il refuse la conduite d'eau ou s'il n'en fait pas usage".

Le règlement est donc simple, quelque soit votre statut, si vous occupez un logement pour n'importe quelle fin vous devez payer la "taxe d'eau".





# RETOUR EN FORCE DU SABOT DE DENVER

**Interrompue depuis près de trois mois pour des raisons juridiques, l'Opération sabot de Denver reprendra au cours des prochains jours, le 22 ou le 23 plus précisément.**

Me Jules Allard, responsable de l'Opération au service du contentieux à la Ville de Montréal, assure que le sabot est là pour rester. «Les objections de la communauté juridique sont tombées. On nous reprochait de procéder à la pose du sabot avant un jugement de Cour. La Charte de la Ville est maintenant modifiée et dans l'esprit de tout le monde, tout est clair», précise-t-il.

Avant que la Ville de Montréal ne suspende l'Opération sabot de Denver, l'automne dernier, quelque 4 500 sabots avaient été greffés à la roue avant ou arrière des véhicules. Les huissiers pourront s'exercer dès qu'une contravention impayée aura fait l'objet d'un jugement de Cour. Avis aux intéressés!

# Denver Boot bounces back today — and it has a new legal kick in it

By RICK BOYCHUK  
of The Gazette

The Denver Boot, cursed by motorists all over Montreal, is set today to make a comeback — with an extra "kick" in it.

New regulations governing its use have overcome objections that took it off the streets at the end of last year.

And Denver Boot teams are expected to be prowling city streets from 9:30 a.m., ready to clamp the iron lock on cars whose owners have unpaid parking tickets.

Denis Linteau, a partner in one of two bailiff firms which administer the Boot, said:

"We are just waiting for final word that the new regulations have been published in the *Gazette offi-*

*cielle du Quebec.*" (The legislation takes effect only after it has been published here.)

Linteau of Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie, Poitevin and Giguere, added:

"Someone from the government should let us know (about publication) first thing in the morning.

"We have five vehicles and about 90 Boots ready to go first thing."

Officials of the other bailiff firm were unavailable for comment.

Use of the Boot — named after Denver, the Colorado city where it was introduced — was halted in November after Sessions Court Judge Gerard Girouard ruled its application violated the Canadian and Quebec Charters of Rights.

But a National Assembly amendment of Montreal's charter has

changed the legal basis of the Boot's operation.

Yvon Lamarre, chairman of the city's executive committee, said he is confident the amendment, adopted in December, will resolve all the legal problems.

The amendment means that:

- The Boot won't be used on cars whose owners have just a few unpaid tickets, but only after a municipal court judge has registered a judgment and set a fine.

- The previous requirement that there must be at least four unpaid tickets disappears.

The Boot's operation is subject to some of the legal safeguards affecting seizure of property generally: A taxi driver, for example, could contest application of the Boot on the ground his car is his livelihood.



UPC

**Ready for action: Worker shines Denver Boots for comeback on Montreal streets.**

# Et revoilà les huissiers

■ Tiens, revoilà les huissiers avec leurs sabots du Colorado! Et ce safari de cauchemar qui recommence de plus belle...

## CONRAD BERNIER

A l'hôtel de ville de Montréal, surtout au contentieux et au service des finances, c'est l'euphorie! On n'a certes pas célébré ouvertement, hier, mais on s'est tout de même permis ce qu'on ne s'était jamais permis jusqu'ici: partir un peu plus tôt pour le lunch et revenir au boulot avec un léger retard. Mais passons! Après tout, une fois n'est pas coutume...

L'opération a donc redémarré, hier. Pour quelques semaines encore, les huissiers vont *ensaboter en douceur*, histoire de se refaire la main... Puis, peu à peu, plus fureteurs que jamais, ils deviendront onniprésents, onnipuissants, voire *omnivores!*

Eh oui! *omnivores* — c'est un terme qu'on utilise d'ailleurs allègrement au contentieux de la ville — parce que, désormais, la greffe du sabot ne vaut plus seulement pour les contraventions non payées pour *stationnement interdit*, mais pour toutes les contraventions non payées reliées à toute espèce d'infraction aux règlements relatifs à la circulation, au code de la route, à l'utilisation d'un véhicule automobile ou d'un accessoire d'un tel véhicule.

De plus, on ne laissera plus s'accumuler les contraventions impayées. On peut maintenant greffer le sabot pour *une seule contravention impayée*, une fois tous les délais administratifs épuisés. Et plutôt que de saisir votre auto, si celle-ci est ce qu'on appelle cavalièrement une *minoune*, les huissiers se rabattront



François Brasseur, de Linteau et associés, prépare les sabots pour la remise en service. photo UPC

sur votre autre véhicule automobile ou saisiront vos meubles pour une valeur correspondant à la somme des contraventions impayées.

Si le produit de la vente de ces meubles ne couvre pas le montant des amendes impayées et les

frais de toutes sortes encourus, les huissiers — ces *maréchaux-ferrants nouvelle vague*, ainsi que les appellent irrévérencieusement les sempiternels réactionnaires — pourront s'amener à nouveau chez vous, saisir d'autres meubles, ou saisir votre

salaires, histoire d'assurer un paiement complet de la dette. Et tout cela se fera conformément aux dispositions de la loi sur les poursuites sommaires.

Au contentieux de la ville, on se montre impitoyable. Si vous essayez de plaider la cause de ces *pauvres automobilistes écrasés par la surabondance des règlements* et d'expliquer leurs éventuels *cauchemars*, on vous répond que *la contravention impayée est d'abord le cauchemar de l'administration avant de devenir celui de l'automobiliste impénitent!* Et c'est quasiment la larme à l'oeil qu'on vous rappelle, *mezza voce*, que personne, de toute façon, n'échappe aux *cauchemars* et que ceux-ci sont aussi variés que les coquillages de la mer! Qui plus est, on en profite, parce qu'on a des lettres, pour vous apprendre que *même un Flaubert a eu le sien* — les pronoms relatifs — et qu'il a dû se débrouiller seul, alors que les collectionneurs d'amendes impayées ont tout de même la chance de pouvoir compter sur un contentieux et des huissiers pour se désebourber...

« La fin ultime de la greffe du sabot, explique Me Jules Allard, directeur-adjoint du contentieux municipal de Montréal, c'est le respect des règlements relatifs à la circulation et à l'utilisation d'un véhicule automobile. Quand une contravention est émise et que tous les délais administratifs sont épuisés, c'est la responsabilité de l'administration de percevoir l'amende imposée. L'époque des peines d'emprisonnement pour des amendes impayées est terminée: nous allons désormais imposer des amendes, les percevoir, le sabot n'étant qu'un outil parmi plusieurs autres ».

# avec leurs sabots!



# Après 3 mois d'interruption

## L'OPÉRATION SABOT DE DENVER REPART

Les «méchants» huissiers de l'Opération sabot de Denver sont réapparus hier matin dans le décor montréalais. Et ils ont eu le temps d'installer une vingtaine de sabots!

Yvon Laprade

«Dans l'ensemble, tout s'est bien déroulé. Nos huissiers n'ont pas eu trop de difficultés. Il faudra cependant se réhabituer à travailler avec l'ordinateur central de la Ville de Montréal pour identifier plus rapidement les contrevenants», a souligné au JOURNAL le P.-D.G. de la firme Paquette et Associés, M. Jean-Marc Paquette.

Avec les modifications apportées à la charte de la Ville, en décembre dernier, les huissiers peuvent maintenant greffer leur sabot dès qu'une contravention pour stationnement illégal aura fait l'objet d'un jugement de Cour. La juridiction des huissiers s'étend en outre aux infractions touchant le code de la route. Auparavant, seuls les automobilistes qui avaient accumulé quatre contraventions pour stationnement étaient des «clients potentiels du sabot».

M. Paquette croit que les automobilistes seront moins rebelles face à cette opération lancée avec fracas par l'administration Drapeau-Lamarre.

«Les automobilistes doivent toutefois savoir

qu'ils sont tenus de communiquer avec nos bureaux immédiatement après la pose du sabot. Ils trouveront sur leur pare-brise un avis sur lequel apparaît le numéro de téléphone ainsi que le numéro d'intervention», précise-t-il.

Les deux firmes d'huissiers mandatées par la Ville de Montréal, Paquette et Associés et Lin-teau-Villeneuve, avaient dû interrompre leur travail il y a trois mois à cause de problèmes juridiques entourant l'opération sabot de Denver.

### 40 sabots par jour!

Par ailleurs, le P.-D.G. de la firme Paquette estime que ses huissiers devront installer au moins 40 sabots par jour «si on veut rentabiliser nos opérations».

«Sinon on devra fermer boutique...», ajoute M. Paquette. Les deux firmes d'huissiers possèdent au total 150 sabots de Denver qui valent environ \$400 l'unité.

Une nouvelle commande de sabots fabriqués dans la région de Montréal pourrait être passée au cours des prochains mois. «Il y a sept prototypes québécois dont le coût unitaire varie entre 350 et 750 dollars. Pour l'instant, toutefois, on va travailler avec les sabots que nous possédons. Si le besoin s'en fait sentir, on en achètera d'autres. Il faudra espérer que les automobilistes «ensabotés» payent leurs amendes le plus vite possible!», a-t-il conclu.



Photo LES ARCHIVES

L'opération Sabot est repartie et les huissiers comptent en installer au moins 40 par jour à Montréal.

# Montrealers hail Boot's return

By DAVID JOHNSTON  
of The Gazette

Three months after it was declared unconstitutional, the Denver Boot is back — and with the full force of the law behind it.

Yesterday 10 bailiff trucks containing 160 boots idled through city streets, booting 20 cars.

Pedestrians smiled, nodded, shouted "hello" and waved to the bailiffs, who speak softly and carry big yellow clamps.

Make no mistake, Montrealers like the Denver Boot. One hour with bailiffs in their silver and yellow trucks bears witness.

Is it because people like seeing others get caught?

"The only people who don't like us," said bailiff L. Lucien Cordeau yesterday, "are the five to seven per

cent of people who don't pay their parking tickets.

"But the others like us. They wave and smile to us. I think it's because people believe in equal treatment. They believe that if they pay their tickets, others should too."

And certain Montrealers will be forking up more in Boot fines. To cover costs, the two bailiff firms which work for the city must nab a total of 40 to 50 vehicles a day.

Before a legal judgment forced Boots off the streets Nov. 26, bailiffs had been booting only 12 to 20 a day, primarily because of problems with computers that list names of people who haven't paid their tickets.

"But now they are purring perfectly," said Jean-Marc Paquette, president of Paquette et Associes, one of the two bailiff firms which intend to start booting at a rate three

times faster than before.

On Nov. 14, Sessions Court Judge Gerard Girourd ruled the Boot unconstitutional.

He said it violated three sections of the Canadian Charter of Rights and Freedoms, principally Section 11, which says everyone is presumed innocent before proved guilty.

When a motorist receives a traffic ticket, he is required to pay within 48 hours. If he doesn't pay, the city mails him a legal notice, reminding him to pay the ticket plus a small fine.

If the motorist ignores the notice, he is issued a court summons. If the motorist ignores the summons, a judge rules he is guilty of non-payment. Then a warrant may be issued for his arrest.

Before the Boot was declared un-

constitutional, bailiffs were booting vehicles whose owners owed four tickets or more — regardless of whether the motorist had received even a preliminary notice.

In other words, his vehicle was being booted before he had his day in court. The presumption of innocence was being violated.

As of yesterday only vehicles owned by motorists with convictions against them were being booted. That includes vehicles with a conviction for only one unpaid ticket.

But is it worth the effort to go after motorists with only one ticket against them?

"It's not a question of that," said Cordeau. "When we find a licence plate that owes tickets, we don't know how many tickets."

The computer inside bailiff trucks says only that the car is "wanted."



Gazette, Shane Kelley

Lucien Cordeau (left), Serge Poirier return with Boots.

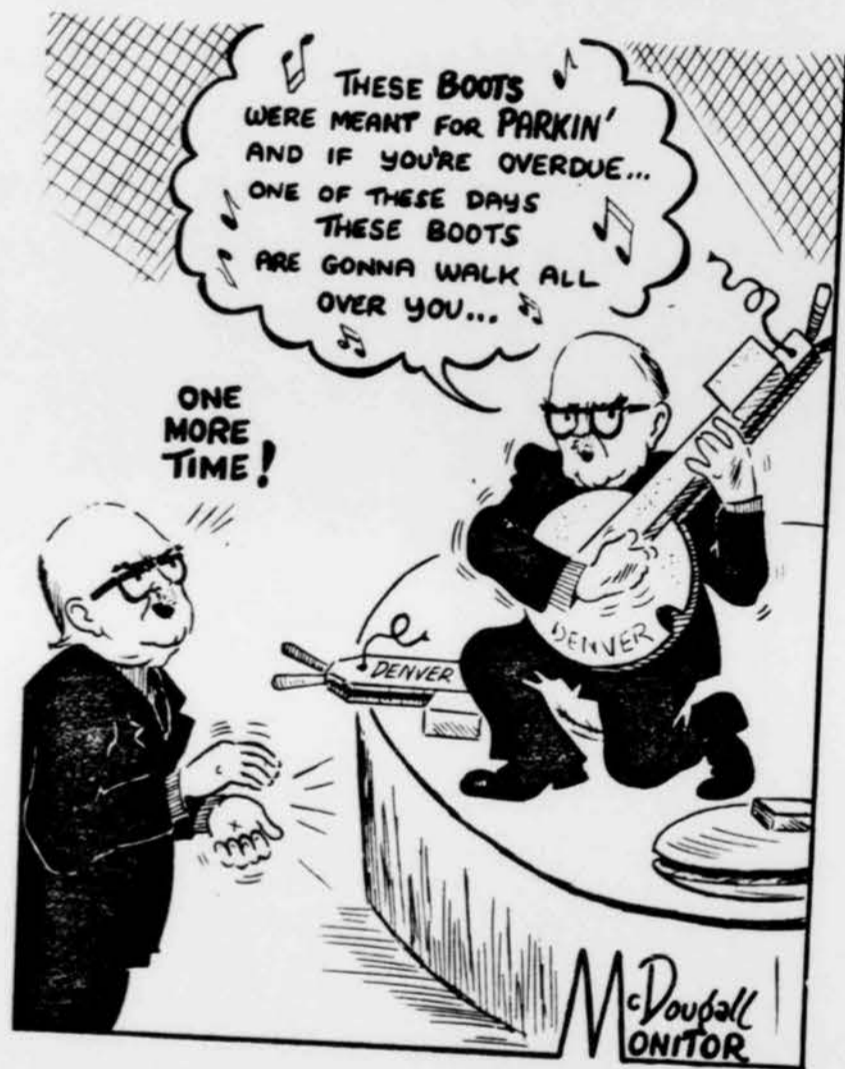


### Ça recommence !

Depuis hier, le sabot de Denver est de retour à Montréal . . . pour y rester, semble-t-il, puisque l'administration municipale a résolu les difficultés juridiques et techniques qui avaient mené à l'interruption de cette opération l'automne dernier. Les huissiers peuvent désormais « saboter » une voiture si son propriétaire, selon le jugement d'un tribunal, a négligé d'acquitter une contravention. Au cours de l'automne, les huissiers ont posé plus de 4,500 sabots.

(Photo Jacques Grenier)





# édito



Claire Beauregard

## ÇA RECOMMENCE...

Le sabot de Denver frappe encore durement les malheureux automobilistes qui ont "oublié" de payer leurs contraventions.

Depuis la semaine dernière, en effet, l'administration municipale a résolu les difficultés juridiques et techniques qui avaient mené à l'interruption, l'automne dernier, de cette lucrative opération. C'est à 4,500 reprises que le sabot avait frappé en 1983.

Qui d'entre nous ne connaît pas, ou n'a pas entendu parler de quelqu'un qui a dû souffrir des méfaits du sabot de Denver? A la frustration bien légitime qu'apporte un pareil incident, s'est ajoutée la question de sa légalité.

Et on a vu un avocat de Montréal menacer de traîner la Ville devant

les tribunaux à cause de l'utilisation de cette machine infernale. Le sabot met en cause la nature même de notre système juridique où nous sommes innocents jusqu'à ce que la preuve de notre culpabilité soit établie.

Avec ce fameux sabot, tout le monde est coupable, pas de quartier, il faut payer ou renoncer à conduire son véhicule.

Une chose est certaine: bien peu maintenant laissent traîner des contraventions impayées dans le fond de leurs tiroirs. Si Montréal voulait un moyen efficace pour inciter les citoyens à remplir ce "devoir", elle l'a certainement trouvé.

Mais la saga du sabot n'est pas terminée et nous en entendrons sûrement encore parler.

## HERE WE GO AGAIN...

*The Denver Boot strikes again the unfortunate drivers who have "forgotten" to pay their tickets.*

*Since last week, the Municipal Administration resolved the judicial and technical problems which hindered this lucrative operation last fall.*

*The Denver boot was clamped on 4,500 vehicles in 1983.*

*Who has not heard of or knows anybody who has suffered from an acute case of Denver Boot? To the legitimate frustration brought on by such an incident, the question of legality was added.*

*And we have seen a Montreal la-*

*wyer threatening the city with legal action following the balliff arrest of his car. The Denver boot put into question the nature itself of our legal system where one is innocent until proven guilty.*

*With the boot, everybody is guilty. We must pay or renounce the right to drive one's own car.*

*One thing is certain: there are less unpaid tickets left in the glove compartment. If the City was looking for an efficient way to get the people to pay their tickets promptly, it has certainly found it.*

*But the Denver boot saga is not over yet.*

## Pris de remords, il remet le «sabot» qu'il avait enlevé et se fait arrêter!

(J.M.D.) — Un individu de 27 ans qui a enlevé le sabot de Denver, installé sur sa camionnette par les huissiers de la Ville de Montréal, parce que le cadenas n'était pas verrouillé a été arrêté par les policiers du poste 34 alors qu'il...installait le sabot. Pris de remords, il avait décidé de replacer le sabot puis d'aller payer l'amende due.

Toutefois, les huissiers de la firme Paquette et Rocheleau avaient porté une plainte de vol de camionnette à la police. C'est en retournant sur place pour remorquer le véhicule, rue Lajeunesse, qu'ils se sont rendus compte que la camionnette et son sabot avaient disparus.

L'individu a été arrêté par deux patrouilleurs et conduit au poste de police où il a été accusé du vol de la camionnette. Celle-ci ayant été saisie, elle appartenait à la firme de huissiers.

L'individu, dont on préserve l'identité parce qu'il n'a pas de dossier judiciaire, doit désormais répondre à une accusation selon le code criminel qui lui vaudra peut-être un... casier judiciaire. S'il est trouvé coupable du vol du véhicule, il sera en effet considéré comme un criminel.

Précisons qu'il avait omis de payer une contravention de \$34 dont le paiement devait être effectué avant le 23 février 1984.

## Denver Boot takes a beating: It's sawn up and even stolen

It has been a rough week for the Denver Boot, target of curses from Montreal motorists caught in its iron grip.

It has been stolen. It has been attacked with saws.

Rowdy students celebrating a carnival at the Université de Montreal decided to have some fun at the Boot's expense — and ruined a valuable computer in the process.

About 30 students surprised two bailiffs doing Denver Boot rounds Thursday and "overran one of our vans," said Benoit Dion, of the bailiff firm Paquette and Associates.

The students made off with a boot, which they later returned.

A \$10,000 computer inside the van was damaged beyond repair.

"By trying to pull the buttons off on the van's computer, they destroyed the machine," Dion said.

"They also vandalized the van and now we have to pay."

Charges won't be laid because the firm's employees weren't able to tell who did the

damage, Dion added.

Boots have been back in service in Montreal just 12 days.

They were on the shelf for three months after being declared unconstitutional by a Sessions Court judge Nov. 14.

A National Assembly amendment of Montreal's charter has since changed the legal basis for its use, allowing the Boot in cases where a court judgment has already been registered and a fine set.

The Boot may have more teeth legally, but it's still getting no respect from many Montreal motorists.

Last Friday and Saturday, Dion said, three boots were sawed off in Notre Dame de Grace and two others "just disappeared."

Each Denver Boot costs \$650.

The headaches haven't been eased by the financial benefits.

Both bailiff firms which do the Booting for the City of Montreal report heavy financial losses on the operation last year.

Bailiff companies receive \$30 for putting on the clamps, plus a mileage charge, which is added to the amount owing in unpaid tickets.

As if theft and vandalism wasn't enough, the Booters faced extra, weather-related problems this week.

Because of the snowfall, they had to tow cars they had Booted to a special "holding centre" so the streets could be cleaned.

The centre, under the University St. entrance to the Bonaventure Expressway, can hold 175 cars. By the end of the week, it was full.

Another new twist since the Boot's return are bailiff sales for unclaimed vehicles.

Under last year's system, unclaimed cars became the property of City of Montreal, which sold them, usually at scrap prices.

Now bailiffs have to sell the cars themselves at public auctions.

The first sale is scheduled for March 28.

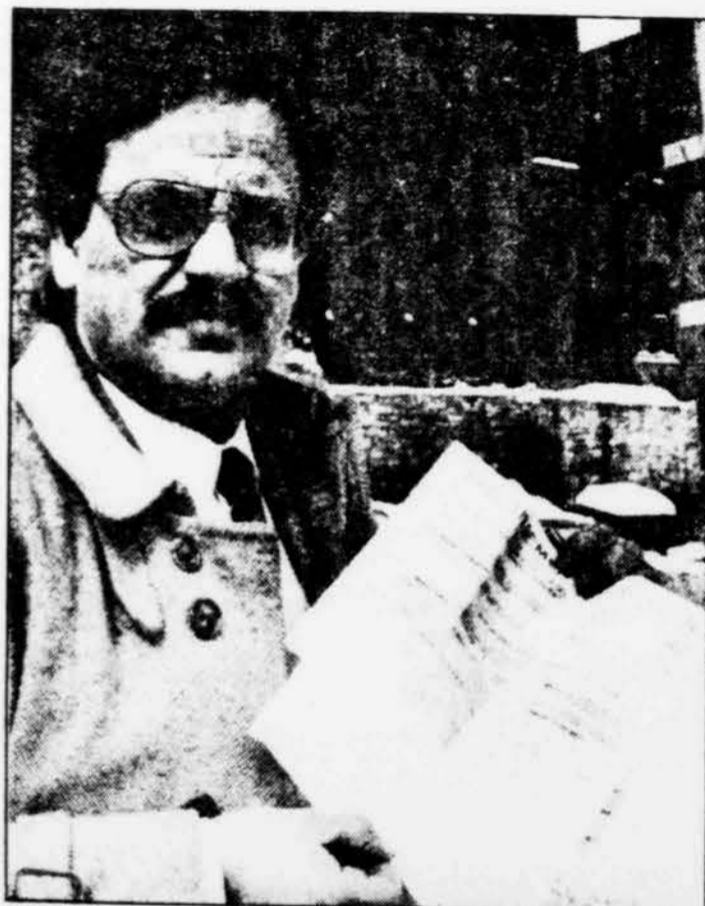


photo René Picard, LA PRESSE

## Sabot de malheur...

Victime d'une erreur administrative, M. David Hedery a eu la désagréable surprise de constater qu'on avait mis un sabot de Denver sur sa voiture même s'il avait payé sa contravention trois jours plus tôt. Il était d'autant plus en colère qu'il avait acquitté les frais judiciaires, de remorquage et d'entreposage, soit la somme de \$249, pour la pose d'un premier sabot, le 24 février. Il avait en effet négligé de payer une contravention de \$15 datant de juillet 82. Pourquoi un deuxième sabot? Selon la firme de huissiers Linteau, Villeneuve & associés, l'erreur d'un employé, qui a mal lu les données transmises par ordinateur, est à l'origine de cette méprise. M. Jean-Marc Linteau a précisé que c'est la première fois qu'une telle erreur se produit chez lui. M. Hedery se souviendra longtemps de ce « sabot de malheur ».

## Ticket on Econoline unfair

Cass Rubin, of McDonald, near Queen Mary Road, came into the Monitor to complain about two tickets he received on McDonald when he thought he was parked legally on Wednesday and Thursday morning last week.

"I thought the first ticket was a mistake," Mr.

Rubin said, "and I was going to deal with it at Station 15. The next day I got another \$20 ticket.

"I went down there and asked why I got the ticket. And they told me that I had a van and an F plate and I was parked for more than an hour and that was against the municipal bylaw. They told me this has been on the books for quite a while."

Mr. Rubin, who com-

bines the use of his Econoline van for deliveries and personal use, thinks this is unfair. "It is not as though it is a big truck," he said. "It's just like a car really, no different than many cars with F plates." He said he would contact his local councillor for action on the matter.

"I would park my van in my building, but it is too high to clear the garage," he said.



la parole est aux  
**lecteurs**

Chère Madame Beaugard,

Peut-on vous souhaiter **BONNE FÊTE** le 8 mars?

Moi, j'en ai bien envie. Votre journal est une réussite et votre éditorial sur le **SABOT DE DENVER** m'a fait un grand plaisir, ayant moi-même la hantise de trouver un de ces quatre matins cette horreur sur mon véhicule.

De plus, je découvre à chaque semaine de nouveaux trucs, des livres passionnants et des sorties à faire dans votre hebdo.

Voilà pourquoi j'ai tout simplement eu envie de vous dire **BONNE FÊTE**.

Félicitez votre équipe de ma part.

**Germaine Létourneau**

## **Elle veut aller en prison**

L'artiste Marthe Adam, qui se dit marionnettiste, a inscrit hier une demande d'injonction devant forcer les huissiers à exécuter contre elle... quarante mandats d'emprisonnement émis par la Cour municipale de Montréal.

La prison! souhaite Mlle Adam, qui refuse obstinément de payer les amendes imposées par la Cour le 7 novembre dernier.

C'est la firme d'huissiers Paquette, Rocheleau et associés qui serait en possession des mandats depuis cette date.

Mlle Adam s'y est rendue le 10 novembre, pour leur éviter la peine de partir à sa recherche. Sans succès. On refuse obstinément de l'arrêter.

La demanderesse allègue même avoir subi de la part des huissiers «du chantage, de l'intimidation, des menaces», afin de la forcer à payer les quarante contraventions pour lesquelles un jugement a été rendu.

Alors, Mlle Adam a pris les grands moyens hier, en déposant au greffe de la Cour supérieure la requête inusitée que l'on sait.

Elle n'en peut plus, dit-elle, cela lui cause un préjudice irréparable... «de ne plus jouir de la propriété d'une automobile à Montréal sans risquer la saisie du véhicule par l'installation d'un sabot de Denver».

L'affaire doit être entendue incessamment.



## Put me in jail but spare me from Boot, woman pleads

A woman with 40 arrest warrants against her for \$3,300 in unpaid parking fines wants a local bailiff firm to jail her instead of immobilizing her car with the Denver Boot.

Marthe Adam asked Quebec Superior Court yesterday for an injunction ordering the bailiffs Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier and Associates to execute the arrest warrants.

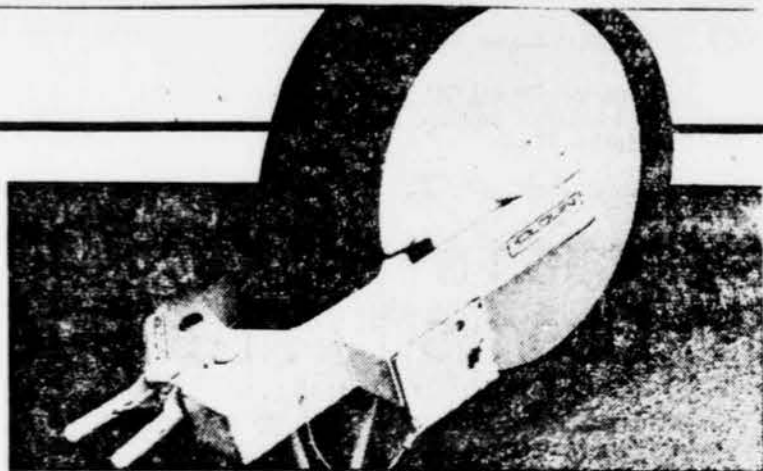
Each of the 40 fines, imposed in 1982-1983, carries the option

of an average five-day jail term.

But Christene Richeme, Adam's lawyer, said she expected that her client would be sentenced to do community work.

She said in her motion that Adam went to the bailiffs' Place d'Armes office last November to give herself up, but the bailiffs used "threats and intimidation" in an unsuccessful bid to make her pay the fines.

No date was set for the injunction hearing.



Traffic offenders should expect to get Denver boot.

## Give scofflaws the boot

With reference to your March 3 article entitled "Denver boot takes a beating," it is a joke to see how soft and mushy the municipal and provincial authorities have been in dealing with offenders to the city's parking regulations.

The use of Montreal streets and parking zones should be considered a privilege by Montreal's motorists. They should obey the prescribed rules and regulations, most of which are drawn up for the benefit of all citizens anyway.

Having driven on Montreal streets extensively for the past 10 years, I have seen many motorists gamble with their parking habits. As in the case for all gambling, one

should be prepared to lose occasionally and pay for his losses in a sporting way.

All this talk of the Denver boot's constitutionality is chipping away at the public's respect for authority.

The damage or loss of individual Denver boots should be traced to the vehicles on which they were affixed. The offenders should be prosecuted.

Let's stop talking about the Boot's "constitutionality" and put into line these motorists who don't play the game by its rules.

GEORGE KULYCKY  
Montreal



## City Days

by Carol Berringer

### Return of the yellow booted auto

There wasn't much fuss raised when the Denver boot returned this winter. At least nothing to match the fuss when it was first introduced. Maybe that's because it's become such a natural thing to see — a part of nature on the streets.

Since I choose not to drive in the city, or collect parking tickets, I got to thinking about the mystique which surrounds this yellow boot. And how that mystique can be misleading. Someone visiting from another country (or another planet) might just mistake it for another wild animal. The news report on it might go something like this:

**MONTREAL** — A successful conservation drive by the City of Montreal has led to the return of the yellow-booted automobile. Its success is even more awesome than the re-introduction of falcons to the downtown area, or alligators to Florida.

The yellow booted automobiles have yet to regain the number they achieved in their prime, yet through careful effort they have been brought back, debunking the notion of their extinction.

Native to Denver, the yellow booted automobile was introduced to the metropolis last year. It flourished in its first season; indeed, every city block seemed to harbour at least one or two of these sturdy, unmoving creatures.

The maturing ritual of the vehicle was an awesome sight, often attracting crowds. An ordinary black tired car, upon reaching a certain stage, would have its yellow boot attached — thus achieving full status as a mature, yellow booted automobile.

Yet many guardians of the vehicles suffered trauma at this ritual ...some even resorted to violence. It was, perhaps, the old story of the guardian refusing to let go what was in his custody. But the fighting was all for naught — maturity is inevitable. Only through payment of large sums of money could the vehicle be un-booted. So, most yellow booted automobiles remained, standing on the street in their solitary stillness, yellow badge denoting their status.

With the onset of winter, however, these creatures disappeared. Not being known to hibernate, other explanations were offered. Perhaps it was the cold weather or their inability to mate and multiply because they were rooted to the spot.

These reasons didn't wash. They were offered only to cover up the truth — the jealous guardians had caused the yellow booted automobile to disappear. Some had even mutilated the yellow boot.

So, the judiciary stepped in. And now the silent creatures have returned, again taking up with relish their spots on the street.

City Fathers, through careful planning, are trying to ensure they will never be on the brink of extinction again. Citizen's dollars have helped.

★ ★ ★ ★

Perhaps the same foreign correspondent could offer some suggestions on what to do about our annual springtime cancer — potholes. I don't drive in the city, but it doesn't matter. No one can escape the evil presence of the pothole.

Because of the pothole, the once proud and gleaming occupant of the family garage now lies rusted and crippled. Its underside was attacked viciously by a pothole, which swallowed whole its muffler. Even the smaller of the species can inflict considerable damage. My little grocery cart was viciously attacked by a sidewalk pothole. Legend has it an entire colony of highway potholes lurks outside the Ville Marie expressway, waiting to pounce on otherwise invincible Michelin tires.

Few have dared explore the depths of the dreaded highway pothole; perhaps we'll never know its secrets. The only cure is patchwork; fill them in as they're found.

And proceed cautiously upon the next thaw.

## LE RESPECT: UN DROIT DU CITOYEN

Vers 21 heures, un vendredi soir, alors que je causais avec une compagne après une journée difficile au travail, mon fils de quatorze ans entre en criant que des gens sont en train de remorquer ma voiture. Je sors en vitesse et me voilà sur la rue

Marquette courant en direction de ma voiture. J'avertis le préposé au remorquage que je suis la propriétaire de cette voiture, qu'il peut la décrocher. Le préposé, un jeune homme blond dans la trentaine, les yeux bleus, de belle allure, me dit que je suis bien chanceuse parce que ça n'en va me coûter que quinze dollars. Ça pourrait m'en coûter cinquante s'il le voulait. Surprise par cette affirmation, je cherche à savoir pourquoi j'aurais payé cinquante dollars. Il me répond plus brusquement et d'une façon cavalière, m'appelant "ma petite", que le "char" est accroché, qu'il n'est pas obligé de le décrocher, qu'il pourrait bien me donner une bonne leçon pour la prochaine fois et amener ma voiture avec lui. Je réplique que je n'ai pas entendu les "sirènes" de la dépanneuse et que je n'ai vu aucune affiche sur la rue. Malgré cela je veux bien admettre que j'étais dans mon tort concernant le billet de stationnement, mais je commence à trouver qu'il exagère un peu. Tout à coup, d'un air hautain et méprisant, utilisant un langage de plus en plus vulgaire, agrémenté de jurons, il me dit de me tenir tranquille sinon il va me faire donner un autre billet. Il m'ordonne de démarrer et de "foutre" le camp.

Rageant et me sentant impuissante devant la situation, je me tais et je démarre. Alors que le collègue de cet homme s'approche de ma portière, je lui demande le nom de son compagnon. Il l'ignore.

L'autre se penche hors de la dépanneuse et toujours en jurant me demande ce que je veux encore. Je lui réponds que j'aurais bien aimé savoir son nom afin de porter plainte contre lui. A titre de payeuse de taxes, je mérite le respect et je ne peux passer cet entretien sous silence. Sur ce, je suis partie.

A peine arrivée chez moi, j'appelle la police et je rapporte le fait. On dirige mon appel vers l'officier en charge des contractuels de la ville de Montréal. Il me dit de lui raconter tout ça en détail, que j'étais au bon endroit et que c'était justement le genre de plainte qu'il préférerait régler. J'ai tout de suite cru qu'il se moquait de moi. Je lui raconte tout de même l'incident. Il m'affirme qu'il allait de ce pas cueillir ce petit rigolo et qu'après il passerait chez-moi. J'hésitai un instant, mais la crainte que cet homme connaisse mon adresse n'était pas plus grande que l'écoeurement ressenti face à cette situation désagréable que j'ai eu à subir encore une fois comme citoyenne et comme femme.

A peine une heure plus tard, l'officier de police et le contractuel étaient chez-moi. Ce dernier, un homme d'environ cinquante ans, s'excusait pour son employé. Il avait vérifié son dossier et m'assura qu'à la prochaine offense du genre cet employé serait congédié.

Dix minutes après leur départ, l'individu venait s'excuser. Il m'appelait toujours sa "petite dame" et ne

paraissait pas plus me respecter que la première fois. Mais la situation était désormais en ma faveur. J'ai donc exigé qu'il me parle autrement. Il se confondit en excuses, mettant la faute sur la fatigue et l'influence des autres gars. Marié et père de famille, il n'avait pas envie de perdre son emploi. Il admit finalement qu'il avait agi comme un goujat. Cette fois il semblait sincère. J'ai accepté ses excuses, lui ai souhaité bonne chance et il est parti.

A noter que j'avais fourni à l'officier de police au téléphone le nom du contractuel (pris sur la dépanneuse), la description de l'employé et le nom de la rue où l'incident s'était produit. Ils ont agi rapidement et ont été très courtois. L'officier en civil était extrêmement compréhensif, poli, efficace, et en plus, il était bel homme.

Deux faits importants sont à souligner dans cette histoire. Je pense que les contribuables ne devraient pas se laisser intimider ou emmerder par certains contractuels ou fonctionnaires qui se prennent trop souvent pour d'autres, et d'autre part la réflexion de mon fils après le départ du préposé au remorquage. Il me dit: "moi, m'man, j'oublierai jamais ça".

**Camille Thibeault  
Montréal**

**LES VEHICULES-BALAYEURS** utilisés par la Ville de Montréal pour le nettoyage des rues ont réapparu, ces jours derniers, ce qui signifie que les automobilistes devront être prudents quand il s'agira de stationner leur voiture s'ils veulent éviter de se faire plaquer des contraventions pour stationnement dans une zone interdite. J'ai vu, cette semaine, des dizaines et des dizaines de pare-brise sur lesquels ont avait collé des billets. Il me semble que le Service de la circulation aurait dû prévenir les automobilistes, par la voie des journaux, de la sortie de ces véhicules-balayeurs.

## Même les pompiers, les policiers les huissiers goûtent au... SABOT



• Des policiers, des pompiers, des ambulanciers, des journalistes et même des huissiers spécialisés dans la pose du Sabot de Denver, ont eu la surprise de leur vie aujourd'hui, lorsqu'ils ont découvert que l'on avait apposé un SABOT D'AVRIL sur leur véhicule! On sait que des centaines d'automobilistes ont subi ce traitement au cours des derniers mois parce qu'ils avaient négligé de payer des contraventions. Toutefois, aujourd'hui, il s'agissait d'une bonne blague montée par le directeur général de CKMF, Guy Banville, et sa directrice de promotion, Danielle Chagnon, pour souligner que c'est aujourd'hui le... 1er avril.

### **Il vole un sabot de Denver**

Un résidant de la rue Galt, Daniel Méthot, 30 ans, devra répondre à des accusations de vol, recel et d'avoir résisté à son arrestation. Il appert que Méthot aurait "emprunté" un sabot de Denver qui avait été apposé sur son automobile.

# Essai d'un distributeur de tickets de parking

Le Service de la circulation de Montréal mettra à l'essai un distributeur de tickets de parking pour remplacer les parcomètres dans un terrain de stationnement, rue Saint-André, au nord de Bellechasse, voisin de la Plaza Saint-Hubert, pour une période d'au moins trois mois.

C'est à compter du 27 avril qu'un "Horoparc", du nom commercial du distributeur de tickets, sera à la disposition des usagers de ce parc de stationnement. Il remplacera les quelque 50 parcomètres de ce terrain. Le distributeur pourra être utilisé au tarif actuel, entre 7 et 22 h.

Selon M. Jean-Paul Pépin, surintendant de la division des autoparcés du Service de la circulation, ce nouvel équipement électronique a déjà été expérimenté avec succès dans plusieurs grandes villes dont Paris et Miami. Il présente de nombreux avantages, soutient-il. Outre qu'il émet un billet comportant un reçu détachable, il permet d'acheter une période minimale de 12 minutes pour une course rapide, au coût de 0,05\$, comparativement aux 60 minutes des parcomètres actuellement en fonction dans ce terrain.

L'automobiliste peut utiliser les

DISTRIBUTEUR de TICKETS DE STATIONNEMENT



TICKET



- 1 DÉTERMINER LA DURÉE DE STATIONNEMENT ET INTRODUIRE MONnaie
- 2 APPUYER SUR LE BOUTON "TICKET" ENFINCI REÇU
- 3 RETIRER LE TICKET
- 4 PLACER LE TICKET SUR LE TABLEAU DE BORD DE VOUS DU CHARIOT ET L'ARRÊTER DE L'EXTÉRIEUR



TICKET

La ville de Montréal fera l'essai d'un distributeur de tickets de parking dans un parc de stationnement de la Plaza Saint-Hubert, à compter du 27 avril. Les "médecins" chargés de l'opération du parking sont en service de 7 à 22 h tous les jours de la semaine, puisqu'il s'agit de l'horaire pendant lequel le "stationnement" est "opéré"... selon "l'Horoparc". Enfin, si l'usager doit "déterminer", "introduire", "appuyer", etc., il ne pourra utiliser le distributeur puisque les renseignements ne lui commandent pas de le faire.

jetons émis par la ville de Montréal et remis par les marchands des rues commerciales qui remboursent à leur clientèle les frais de stationnement.

Le distributeur de tickets permettra de combiner sur un même terrain le stationnement mensuel et le stationnement de courte durée, augmentant ainsi le nombre d'espaces de stationnement disponibles au cours des périodes de pointe.

L'essai permettra aux responsables du stationnement municipal de vérifier l'efficacité de l'appareil et de connaître les réactions du public devant ce nouveau mode de perception.

L'usager doit introduire dans l'appareil la somme d'argent correspondant à la durée évaluée de son arrêt, appuyer sur un bouton "ticket", retirer le ticket puis le déposer sur le tableau de bord de son véhicule, du côté du conducteur et lisible de l'extérieur.

La division des autoparcés du Service de la circulation de Montréal compte sur la collaboration des usagers pour la durée de l'essai de ce nouveau distributeur de tickets de stationnement.



### ■ *Les huissiers du sabot*

Le comité exécutif de la Ville de Montréal a renouvelé pour une période de deux mois (du 17 avril au 18 juin) et pour une somme de \$49,000 (\$24,500 chacune) les contrats de service des deux firmes de huissiers: Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie, Poitevin, Giguère & associés et Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & associés qui poursuivent «l'exécution des mandats d'emprisonnement» dans le cadre de l'«opération sabot de Denver». Le 15 février, à la reprise de l'«opération», les huissiers avaient souhaité en venir à une entente avec la Ville pour établir un contrat d'une durée de deux ans. Mais en raison de la «complexité de l'ensemble du dossier», lit-on dans les documents du comité exécutif de la Ville, les parties n'ont pu s'entendre sur une évaluation satisfaisante des coûts d'un tel contrat. Le service du contentieux a entrepris une étude de cette question mais n'a pu produire ses conclusions avant l'expiration des contrats. À suivre ...



## Reprise de la guerilla judiciaire contre le sabot

**RODOLPHE MORISSETTE**

La guérilla judiciaire contre le recours par la Ville de Montréal au sabot de Denver a repris hier. L'offensive est menée cette fois par le propriétaire d'une flotte de taxis, M. Auguste Roy.

M. Roy vient d'inscrire en Cour supérieure deux actions en dommages au montant de plus de \$25,000 chacune contre la municipalité et des firmes d'huissiers.

Les huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & Associés « ensabotent » la Chevrolet de M. Roy le 18 octobre dernier. On lui apprend qu'il doit \$520 à la Ville, soit le prix de dix contraventions restées impayées, plus \$20 de frais pour la pose du sabot.

M. Roy fait valoir qu'il assume la responsabilité de toutes les contraventions pour stationnement illégal sur ses voitures. Quand, en revanche, il s'agit de contraventions pour des infractions commises par le conducteur d'une voiture qui est en mouvement, chaque conducteur en prend la responsabilité. Or sept des dix contraventions impayées, soutient M. Roy, appartenaient à ce deuxième groupe.

En d'autres termes, M. Roy se dit responsable de seulement trois des dix contraventions. Or le règlement municipal de Montréal prescrit la pose du sabot de Denver lorsque se sont accumulées quatre contraventions impayées.

De plus, le juge Gérard Girouard de la Cour des sessions avait, l'automne dernier, déclaré inconstitutionnel et contraire

aux chartes fédérale et provinciale des droits cette pratique de la Ville qui consistait à ensaboter des voitures avant que les instances judiciaires n'aient prononcé un jugement final sur les contraventions impayées. Agir autrement, en effet, serait renverser la présomption d'innocence consacrée dans notre droit, avait expliqué le juge Girouard.

Comme les contraventions visant la voiture taxi de M. Roy n'avaient pas fait l'objet de pareil jugement au 18 octobre, celui-ci estime que la Ville et les huissiers ont agi dans l'illégalité.

Aussi réclame-t-il les \$385 de contraventions qu'on lui a fait payer en trop, un montant de \$600 pour perte de revenu le temps qu'on a immobilisé sa voiture, plus \$25,000 pour des dommages moraux (atteinte à la propriété, etc.) et des ennuis.

Dans une autre affaire similaire, M. Roy poursuit la Ville et, cette fois, la firme d'huissiers Linteau & Villeneuve, dont les représentants ont immobilisé sa voiture grâce au fameux sabot le 12 octobre dernier. On lui explique que sept contraventions (autres que les dix déjà mentionnées) sont restées impayées.

Pour ravoir sa voiture, M. Roy doit déboursier \$228, dont les frais de pose du sabot. Or il fait valoir, reçus à l'appui, que cinq des sept contraventions avaient déjà été payées dans une Caisse populaire de Ville Saint-Pierre. Et suivant la même logique que précédemment, il réclame une nouvelle tranche de \$25,750.

## Sabot injustement posé?

■ Le propriétaire d'une flotte de huit voitures-taxi, Auguste Roy, réclame près de \$25 000 de la Ville de Montréal et de deux firmes de huissiers qui ont, selon lui, injustement posé un sabot, à deux reprises, à un de ses véhicules. La double réclamation introduite devant la Cour supérieure, comprend des sommes totales de \$40 000 que Roy estime lui être dues pour dommages matériels et atteinte à sa réputation.

Dans un cas, il soutient que le

premier sabot a été illégalement installé sur sa voiture le 12 octobre dernier, en raison du fait que cinq des sept contraventions invoquées pour ce faire avaient été réglées au comptoir d'une caisse populaire. Six jours plus tard, un deuxième pose de sabot aurait été tout aussi injuste puisque, affirme-t-il, sept des dix contraventions alors invoquées avaient, en réalité, été émises non contre lui-même mais contre des chauffeurs utilisant ses voitures-taxi.



Photo LUC BELISLE

C'est une camionnette de huissiers semblable à celle-ci qui pourchassait José-Luis Gomez à travers les rues de Montréal.

## LE RCM ET LES POLICIERS DÉNONCENT CETTE CHASSE

Le conseiller du RCM, Abe Limonchik, considère que le mandat des huissiers est actuellement trop vaste. «Ils ont peut-être le droit de demander à un automobiliste de laisser son véhicule sur place, mais ils ne peuvent pas se mettre à sa poursuite si celui-ci refuse», dit-il.

Le RCM espère débattre cette question lors du prochain conseil municipal le 17 mai, «afin d'éviter qu'on arrive à la création d'un service de police parallèle».

La Fraternité des policiers de la CUM dénonce vivement l'attitude des huissiers chargés de la pose des sabots de

Denver.

Le président de la Fraternité, Michel Alard, a souligné, «qu'ils n'ont pas à se substituer au travail des policiers, qu'ils outrepassent ainsi leur mandat.»

La fraternité entend commenter davantage ces incidents dès qu'elle aura les résultats de l'enquête en cours.

### La version des huissiers

Selon un des responsables de la firme d'huissiers, M. Jean-Pierre Miller, il n'y aurait pas eu de chasse à l'homme mais «une poursuite effectuée à vitesse normale».

Elle se serait produite lorsqu'un homme est monté dans le véhicule qui faisait l'objet d'un contrôle par les huissiers pour s'enfuir, prétextant qu'il était pressé.

La camionnette aurait doublé la voiture deux coins de rues plus loin pour ensuite lui

bloquer le passage. Le conducteur de l'automobile aurait alors bousculé un des huissiers avant que la police n'arrive sur les lieux. En raison de l'attroupe-ment de curieux on aurait alors décidé de tout laisser tomber.

M. Miller ajoute cependant que tôt ou tard le contrevenant sera repéré et se verra poser un sabot.

# OPÉRATION

## DES HUISSIERS POURSUIVENT UN AUTOMOBILISTE EN PLEINE RUE

«Je roulais avec la voiture de mon frère lorsque des huissiers ont bloqué la rue avec leur camion. Ils n'ont pas le droit de faire ça...»

Ainsi s'exprimait José-Luis Gomez, Portugais d'origine, quelques instants après les incidents survenus en début de soirée mercredi, rue Rachel, entre Henri-Julien et Drolet.

Le reporter Richard Chateauvert, de la station radiophonique CJMS, qui passait par là par hasard, a aperçu les deux camionnettes de l'opération Sabot ainsi qu'un attroupement de curieux.

Il a pu recueillir les propos de M. Gomez, visiblement très nerveux. Selon ce dernier, un des employés de la firme d'huissiers Lin-teau, Villeneuve, Miller et Lortie se serait fait passer pour un policier après avoir immobilisé sa voiture en bloquant la rue à la suite d'une brève poursuite.

Il s'agirait selon un des responsables de la firme, de Camille Bernard, également huis-

sier, qui se trouvait dans la camionnette en question.

Un témoin des incidents affirme qu'une jeune fille roulant en bicyclette a dû monter sur le trottoir afin d'éviter d'être frappée par la camionnette.

Allant s'enquérir de ce qui se passait auprès du conducteur, celui-ci lui aurait carrément répondu: «Y a pas de problèmes, on est assuré «full-pin» sur nos ca-

# SABOT

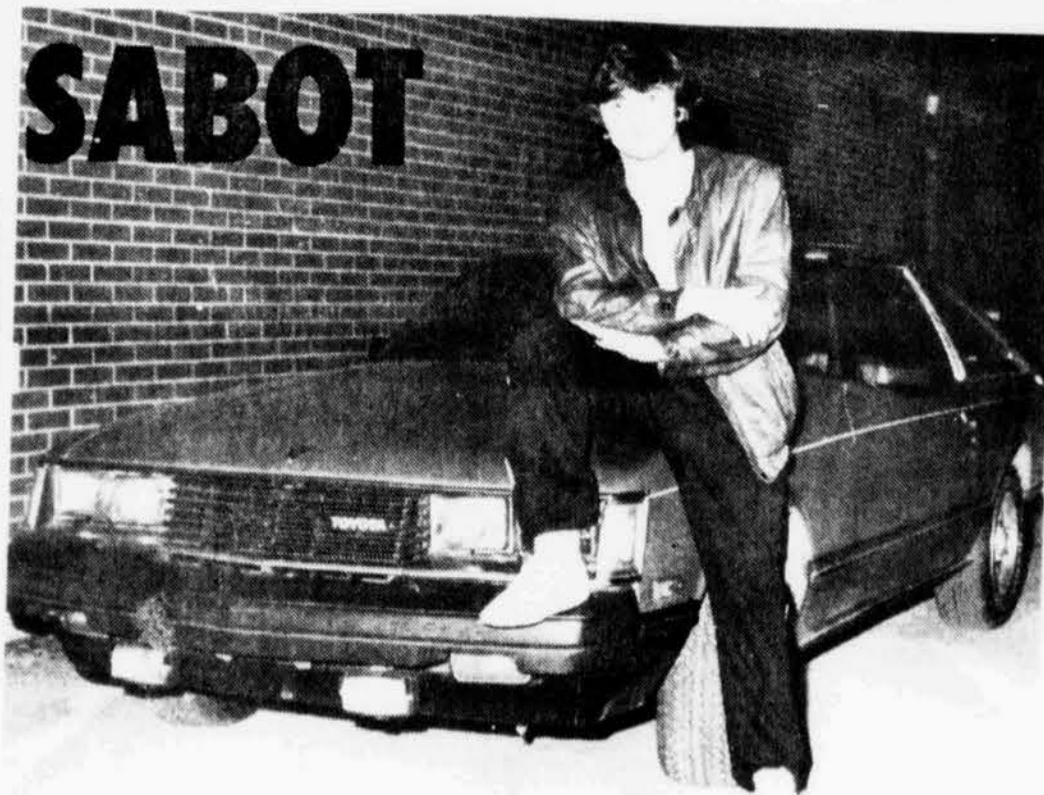


Photo LUC BELISLE  
José-Luis Gomez, que les huissiers ont poursuivi à travers les rues de la ville, photographié à côté de l'auto de son frère Fernando.

mions.»

Les policiers de l'auto-patrouille 32-4 qui sont arrivés sur les lieux après avoir constaté l'attroupement, auraient adressé des reproches aux employés de la firme d'huissiers,

en les invitant à se contenter d'effectuer leur travail sans venir entraver le leur.

Au service du contentieux de la ville de Montréal, Jules Allard, qui est responsable de toute l'opération Sabot,

rappelle que les autorités municipales ont demandé aux deux firmes d'huissiers chargées de l'opération, de ne jamais se livrer à des poursuites dans les rues de la ville.

«Si jamais une chasse-

à l'homme se soldait par un accident avec blessés, la ville de Montréal ne pourra être tenue responsable, dit M. Allard. Seule la firme d'huissiers pourrait faire l'objet de poursuites dans de tels

# Encore le sabot **EXPÉRIENCE AMÈRE POUR MADAME TÉTREAU**

Une résidente de LaSalle qui avait acquitté le montant total de ses contraventions, l'automne dernier, a eu la surprise de sa vie, lundi, au moment de regagner sa voiture.

Yvon Laprade

Elle s'est en effet rendu compte que son auto venait d'être remorquée par une firme d'huissiers chargée de l'opération sabot de Denver.

Mme Renée Morin-Tétreault avait signé deux chèques au nom de son cousin Benoît Bourgeois, qui était alors à l'emploi de la firme d'huissiers Linteau-Villeneuve-Miller, croyant que celui-ci allait avoir son nom des candidats au sabot de Denver.

En réalité, il a encaissé les chèques, au montant de \$95 et \$115, sans que la firme d'huissiers soit mise au courant.

Ce faisant, il n'a pas enlevé le nom de Mme Morin-Tétreault du fichier central.

Et l'inévitable s'est produit. L'autre firme d'huissiers de l'opération sabot, celle de Paquette-Rochelleau, qui patrouillait ce jour-là dans le secteur du Stade olympique, a trouvé dans le fichier le nom de cette dame et remorqué son véhicule à la fourrière municipale.

Mme Tétreault, qui venait d'assister au match des Expos, a dû faire des pieds et des mains pour récupérer son auto.

«Je croyais qu'on me l'avait volée. Mais non! Ce sont les huissiers qui venaient de me la remorquer! J'avais pour-

tant payé mes contraventions pour éviter, justement, d'avoir des ennuis avec l'opération sabot».

Vérification faite auprès des huissiers, le Journal a appris qu'il s'agit d'une malheureuse histoire qui concerne uniquement un huissier en l'occurrence le cousin de la victime.

«L'huissier a été congédié en décembre dernier parce qu'il n'était pas efficace et que son travail ne correspondait pas à nos exigences», a précisé M. Jean-Pierre Miller, de la firme Linteau-Villeneuve-Miller.

Il semble même, selon M. Miller, que «trois autres cas similaires à celui de Mme Morin-Tétreault ont été remarqués durant la période où l'huissier Bourgeois a été à notre emploi».

Hier, M. Miller a communiqué avec cette Lasalloise, qui travaille comme préposée chez Bill Wong, boulevard Décarie, pour tenter de solutionner l'imbroglio.

«Jusqu'ici, on a remboursé les personnes qui avaient payé leurs contraventions sans que leur nom ne soit éliminé du fichier. On essaiera de s'entendre avec Mme Morin-Tétreault», a-t-il souligné.

Mme Morin-Tétreault a perdu une journée de travail pour récupérer sa Chevette et elle dit avoir dépensé plus de \$60 de taxi pour se déplacer en taxi.



Photos Claude RIVEST

Une expérience amère pour Mme Renée Morin-Tétreault.

# 2,700 sabots depuis février! «DES ERREURS SONT POSSIBLES»

— L'avocat responsable

«Il arrive que le fichier central peut contenir des erreurs. Mais quand des personnes se sentent lésées, notre service du contentieux fait le nécessaire pour vérifier les dossiers incorrects.»

**Yvon Laprade**

Le responsable de l'opération sabot de Montréal, Me Jules Allard, de la Ville de

Montréal, reconnaît que les victimes du sabot ont le droit de se faire entendre.

«On les invite à faire une réclamation à la

Ville, en écrivant au service du contentieux. Les demandes sérieuses seront analysées», a-t-il précisé au journal.

Me Allard ajoute même que des dédommagements peuvent être versés à ces mêmes victimes.

«Des la demande formée, on donne

de des rapports aux deux firmes d'huissiers. Et on procède dans un sens ou dans l'autre, selon la conclusion de l'enquête.»

Il reconnaît par contre que le système informatique de l'opération sabot, qui comprend des dossiers sur la violation de contra-

ventions, est très complexe.

Depuis février, environ 2 700 sabots ont été greffés aux véhicules pour des recettes de près de \$100 000.

On estime à 15 000 le nombre de véhicules recherchés par les huissiers pour des contraventions impayées.

## Boskey to fight unfair 'booting'

NDG councillor Sam Boskey is angered by a recently discovered loophole in the Denver Boot bylaw.

A person had his car booted on Grand Blvd. but had no notification at all of any outstanding fines or any municipal court procedures, Mr. Boskey said.

Apparently what happened was that last May, the owner of the car lent it to a third party. The third party made an illegal left

turn. The third party was given a ticket but didn't pay it or notify the owner of the car. The owner woke up one morning and found his car booted, Mr. Boskey told The Monitor.

"There is clearly a dangerous loophole in the Denver Boot bylaw. One should have the right to be informed," said Mr. Boskey. "I shall be taking it up with the city legal department."



# Les revenus des parcomètres croissent de 35 p.c. par an

■ À moins d'être masochiste, vous ne devez pas porter dans votre cœur les petits hommes et les petites femmes habillés de vert qui guettent le moment où l'aiguille deviendra morte dans le parcomètre pour plonger sur le pare-brise de votre auto et y coller une contravention.

**ANDRÉ NOËL**

Grâce au zèle de ces oiseaux de malheur — que ceux qui ne connaissent pas leurs couleurs appellent les « aubergines », même si leur uniforme est vert — l'industrie des parcomètres est une véritable mine d'or pour l'administration municipale.

Alors que les revenus de stationnement étaient de \$5 445 000 en 1980, la Ville prévoit qu'ils seront de \$12 585 000 cette année. En fait, comme l'administration sous-estime toujours ces prévisions, on peut affirmer sans ce tromper que les revenus des con-

Les revenus de stationnement (en millions de dollars)

Année	Revenus	
	Prévus	Réels
1980	\$ 4,8	\$5,4
1981	\$ 8,3	\$9,0
1982	\$ 9,3	\$9,6
1983	\$11,4	—
1984	\$12,5	—

traventions de stationnement, des parkings et des parcomètres dépasseront les \$13 millions en 1984.

Il s'agit donc d'une augmentation de 140 p. cent en quatre ans ! Si vous voulez alimenter votre grogne en ruminant des chiffres, tournez les résultats autrement, et ça vous donne une augmentation annuelle moyenne de 35 p. cent.

À titre de comparaison, la Ville de Toronto a empoché quatre fois moins d'argent que Montréal en

1982 avec le même nombre de parcomètres.

Cette différence s'explique par le fait que les parcomètres tournent particulièrement vite dans la métropole de la fierté.

Mais il n'y a pas que le stationnement qui fait gonfler les goussets municipaux. Grâce à un sur-saut de vigilance, les revenus des amendes ont eux aussi sensiblement augmenté.

Ils étaient de \$15 034 000 pendant les huit premiers mois de 1979 (le budget de 1979 ne comprenait que huit mois), ce qui, sur une projection annuelle, donne \$22 500 000. Cette année, les prévisions sont de \$36 060 000.

Si vous croyez que l'hémorragie des parcomètres est finie, détrompez-vous et cassez votre petit cochon pour emplir vos poches de pièces de 25 cents. Au début de 1983, il y avait 7 852 gobe-sous sur les trottoirs mont réalais : l'objectif de la Ville est de 13 400.

## Le centre-ville est devenu un piège pour automobilistes

■ L'augmentation phénoménale des parcomètres, l'introduction du sabot de Denver et l'embauche continue de nouveaux préposés au stationnement agacent l'opposition à l'hôtel de ville.

Le plus virulent est sans doute M. Nick Auf der Maur, conseiller du Groupe d'action municipale. « Pourquoi le stationnement est-il devenu une industrie du revenu plutôt qu'un service normal aux citoyens ? », demande-t-il avec acrimonie.

L'efficacité des parcomètres le rend cynique. « Si seulement les autres services municipaux étaient aussi efficaces, nous aurions une bien meilleure ville », a-t-il déclaré à la revue *Open City*.

M. Michel Prescott, conseiller du Rassemblement des citoyens de Montréal, a l'impression que l'administration municipale a transformé le centre-ville en piège pour grignoter le porte-monnaie des automobilistes.

« En refusant d'améliorer le transport en commun et de construire des parkings convenables aux têtes des lignes de métro, l'administration attire les automobilistes vers le centre-ville, indique-t-il. Puis, une fois

qu'ils sont là, on les presse comme des citrons. Le Parti civique considère le stationnement comme une mine d'or. »

Selon M. Prescott, le cœur du problème, c'est que l'administration municipale ne fait rien pour désengorger le centre-ville. Les suggestions du RCM : aménagement de voies d'autobus et multiplication des stationnements aux têtes de métro, comme les stations Henri-Bourassa et Honoré-Beaugrand.

Le conseiller affirme aussi que « la Ville manque de fair-play dans sa politique de contravention ».

« On a pu le constater lors de la première opération du sabot de Denver, alors que l'administration était plus intéressée à récupérer de l'argent qu'à respecter la présomption d'innocence. »

Avant que les tribunaux ne mettent fin à la façon cavalière avec laquelle la Ville traitait les automobilistes, il suffisait de ne pas avoir payé quatre contraventions pour retrouver sa voiture immobilisée par un sabot. Le jugement de la Cour des sessions de la paix a fait en sorte d'obliger désormais les huissiers à ne po-

ser leurs sabots que lorsqu'une contravention a fait l'objet d'un jugement.

Enfin, M. Prescott en a contre la réglementation tatillonne en matière de stationnement. Dans certains quartiers, la Ville oblige inutilement les résidents à changer leur automobile de côté de rue deux fois par jour, 14 fois par semaine.

Le conseiller du RCM concède cependant que les parcomètres font l'affaire des commerçants.

C'est d'ailleurs à leur intention que l'administration les a installés, rappelle l'ingénieur en chef de la division technique, M. Richard Vézina.

Les parcomètres permettent un roulement plus important d'automobiles sur les aires de stationnement devant les magasins. Avant qu'ils soient posés, des employés monopolisaient ces espaces toute la journée, ne laissant pas la possibilité aux clients de se garer dans les rues commerciales.

Désormais, « il y a une moyenne de quatre autos utilisant le même espace à chaque jour plutôt que deux ou trois », signale M. Vézina.

# LE SABOT: UN AUTRE CITOYEN AUX PRISES AVEC LES HUISSIERS

**Payer une contravention avec un mois de retard n'est pas la fin du monde. Mais quand un ordinateur en décide autrement, cela peut entraîner le contrevenant dans une série de tracasseries plus pénibles les unes que les autres.**

**Michel Rousseau**

Un citoyen du quartier Rosemont à Montréal Jimmy Anselo Lambert, en a fait la triste expérience.

Le 6 mai 1983, on lui colle une contravention de 20 dollars pour un arrêt interdit. Le 16 juin, il envoie un chèque de 20 dollars pour payer le billet.

Toutefois, en août 1983, il reçoit une sommation de comparaître en cour. Le jugement est rendu en novembre 1983 et on lui demande de payer 37 dollars pour les frais de cour, on lui laisse jusqu'au mois de février 1984 pour acquitter cette dette, ce qu'il fera.

M. Lambert avait oublié cette affaire quand, le 26 mars dernier, son auto est remorquée sur ordre des huissiers Paquette et associés.

«J'ai cru que mon auto avait été volée, affirme M. Lambert. J'ai

appelé la police pour signaler le méfait et j'ai finalement appris que mon auto avait été saisie».

## Protestation

Le lendemain, il se rend à la fourrière pour récupérer son véhicule. Les huissiers exigent 176 dollars pour lui rendre son auto, soit 121 dollars pour la contravention et les frais, 35 dollars pour le remorquage et 20 dollars pour l'entreposage.

M. Lambert a protesté, mais sans succès. Il a payé les frais en se promettant d'éclaircir cette affaire.

En prenant son auto, il constate que des dommages ont été faits durant le remorquage et qu'une paire de lunettes laissée dans l'auto a été brisée.

Sur le champ, il fait évaluer les dommages et se promet bien d'obtenir justice, on évalue à 800 dollars les dommages à l'auto.

Quelques jours plus tard, M. Lambert s'a-

dresse à la ville de Montréal pour obtenir des explications sur la saisie de son auto.

Un préposé lui confirme que la saisie est due à une erreur de l'ordinateur et qu'on lui remboursera les 176 dollars payés pour reprendre son auto. En ce qui concerne les dommages du véhicule, on répond que la mise en demeure doit être adressée à la firme des huissiers.

Ces derniers ne se tiennent pas responsables des dommages sur l'auto et ils avisent M. Lambert que sa mise en demeure a été transmise à la compagnie Miron, qui a remorqué la voiture.

Comble de malheurs, on frappe à la porte de M. Lambert à 2h du matin, dans la nuit de jeudi à vendredi dernier.

Inquiet, M. Lambert se rend à la porte sans faire de bruit et jette un coup d'oeil par le judas.

Il aperçoit deux hommes en uniforme foncé

mais il ne peut affirmer s'il s'agit de policiers. M. Lambert préfère ne pas ouvrir et les deux hommes quittent les lieux en laissant un billet.

Le billet en question est un mandat d'arrestation, toujours pour la même contravention, mentionnant qu'à défaut de payer immédiatement 87,80\$ il sera mis sous arrêt. C'est une autre firme de huissiers, Linteau, Villeneuve, et associés, qui a signé le mandat.

M. Lambert s'inquiète vivement de cet acharnement et sur les méthodes utilisées pour obtenir un paiement qui a été réglé depuis près d'un an.

«La situation est pénible, dit-il. Je ne sais jamais quand quelqu'un m'abordera sur la rue pour exiger que je paie cette contravention. Il faudrait réparer cet ordinateur au plus vite. Je ne suis sûrement pas le seul à vivre ces tracasseries coûteuses et inutiles».



Photo Luc BÉLISLE

**M. Lambert a vécu toutes sortes de péripéties à cause d'une simple contravention de 20 dollars.**

# Un bureau d'huissiers-saboteurs voit son compte saboté à son tour

■ Les huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés, qui dirigent de la suite « La Terrasse », au 511 de la Place d'Armes (et avec beaucoup d'allant), la portion de l'opération « Sabot de Denver » qui leur a été dévolue, viennent de voir un de leur compte... saboté à son tour. Si l'on peut dire.

## LÉOPOLD LIZOTTE

Arbitres d'office dans les différends qui peuvent ainsi survenir entre les parties, au sujet des frais taxables, notamment au lendemain d'un procès, les protonotaires-adjoints Claude Dufour et Ronald Chassé, de la Cour supérieure, viennent en effet de décider que cette firme fortement engagée dans la chasse aux automobilistes récalcitrants y étaient allée un peu fort avec les frais de transport qu'elle voulait exiger de M. Rick Deraiche, de la Sixième avenue, à Rosemont.

En fait, les huissiers ne l'avaient appréhendé qu'une seule fois, et à sa propre requête, à leur bureau même du Vieux-

Montréal ou il s'était livré avec son avocat. Mais la loi, même si elle a été révisée aussi récemment qu'en 1980, permettait toujours à ces auxiliaires de la justice de « charger » 42 fois pour la signification simultanée d'autant de mandats d'internement, 42 fois pour l'exécution de ces mêmes ordres de la cour, 42 fois pour l'aide apportée par un assistant. Et s'il y avait eu lieu, ils auraient même pu réclamer de l'aspirant détenu, un supplément... pour l'ouverture des portes! Eh oui.

Le décret en question leur donnait évidemment le loisir de présenter une facture pour le transport de leur prisonnier.

Mais, en étudiant de plus près la loi et la jurisprudence (car c'est loin d'être la première fois que de telles exigences sont contestées), les protonotaires Dufour et Chassé en sont venus à la conclusion que ces messieurs avaient bel et bien droit à des honoraires de 10 cents le kilomètre au chapitre du transport (quarante-deux fois comme réclamés), mais que, par contre, ils n'étaient aucunement en droit de réclamer

21,5 cents de plus par kilomètre, pour « frais » d'automobile, alors qu'ils n'ont apparemment exécuté qu'un seul voyage.

À l'époque, un rapide calcul avait dé-

montré que, pour sa part, la Ville n'allait pas faire fortune avec ce sabot en particulier, le procureur de M. Deraiche, Me Jocelyne Paul, ayant obtenu qu'il soit emprisonné plutôt que de

payer les \$2 500 qu'on voulait lui extirper comme retardataire.

Quant aux huissiers, ils viennent de savoir que leur facture ne sera payée qu'au quart.

#### ■ **Trop de frais d'huissiers**

En juillet dernier, les huissiers Paquette, Rocheleau & Associés, de Montréal, appliquent le fameux sabot de Denver sur la voiture d'un vendeur de Rosemont, M. Rickey Deraïche, puis ils la remorquent. Pour libérer son auto, il doit payer \$4,205, lui annonce-t-on. Le 13 septembre, les huissiers exécutent contre lui 42 mandats pour un total de \$2,549 en contraventions impayées et frais de la Cour municipale, plus \$2,023 en honoraires et déboursés de huissiers, dont des frais de transport de 0.315 cents le kilomètre facturés pour chacun des 42 mandats. M. Deraïche a prétendu qu'un seul mandat suffisait pour l'arrêter et l'incarcérer. Examinant les règlements en cause, les protonotaires adjoints de la Cour supérieure ont réduit de \$2,000 à \$499 les frais d'huissiers à rembourser.

## Recours collectif contre huissiers

**Claude Decotret**

Une requête en recours collectif a été déposée, hier, devant le greffe de la Cour supérieure, contre la firme d'huissiers Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie et Associés, par Mlle Danielle Roy pour le compte de toute personne avant payé en

trop des frais d'huissiers pour des conventions au code de la route.

La requérante estime que plusieurs personnes ont été victimes d'une facturation erronée, que ces gens ont payé

en trop, soit en temps compensatoire, soit en emprisonnement, soit en argent comptant, conséquemment à la facturation erronée des huissiers impliqués.

Mlle Joly prie la Cour supérieure de con-

damner les intimés à rembourser à chacun des membres du groupe les sommes perçues en trop suivant l'erreur de facturation mentionnée plus haut, avec les intérêts légaux à compter de la signification des présentes.

# CONTRE DES HUISSIERS POUR DES FRAIS EN TROP

## Une « victime du sabot » dépose une requête en recours collectif

■ Un juge de la Cour supérieure de Montréal entendra le 6 juin une requête en recours collectif qui, si elle est

### LÉOPOLD LIZOTTE

acceptée, pourrait devenir la plus importante procédure du genre à être déposée au Québec.

On veut exiger d'abord des deux firmes d'huissiers engagés

dans l'opération Sabot de Denver le remboursement de frais chargés en trop pour la signification et l'exécution de mandats contre des automobilistes récalcitrants. Il semble qu'on exigeait des frais comme si les mandats étaient exécutés dix, 20 ou 40 fois, alors qu'ils ne l'étaient qu'en une seule occasion.

Cette situation a été mise en lumière il y a quelques jours par la décision de MM. Claude Dufour et L. Chassé, protonotaires adjoints, qui ont coupé des trois quarts les \$2 000 de frais réclamés par les huissiers Paquette et Associés, de la Place d'Armes, pour la signification effective d'un des 42 mandats d'emprisonnement qu'ils avaient exécutés contre M. Rick Deraiche, dont ils avaient immobilisé la voiture à l'aide d'un sabot.

Hier, Me Jocelyne Paul, qui représente M. Deraiche devant

la Cour et devant les arbitres qui ont pris cette décision, a présenté des requêtes en recours collectif avec Mes Christine Richéme et Réal LeBlanc, à la fois contre cette firme d'huissiers et contre l'autre bureau qui effectue un travail semblable, Linéau, Villeneuve et Associés, du 41, rue Saint-Jacques.

C'est une sténographe de la rue Peel, Mlle Danielle Joly,

elle-même déjà obligée de verser plus de \$1 300 en frais, qui se porte requérante. Et en précisant immédiatement que le recours pourrait s'appliquer non seulement à ceux et celles qui ont payé en argent et en trop ces frais, mais également à ceux qui les ont soldés par des travaux compensatoires ou par des journées ou des semaines de détention.

Dans ces deux derniers cas, on réclamerait le prix attaché à ces travaux, ou les dommages subis par l'emprisonnement.

Il est dès maintenant prévu que l'on demandera également au juge d'étendre le recours à tous les huissiers qui, depuis toujours, procéderaient exactement de la même façon que celle qui a été rendue publique au début de la semaine.

Et, en fait, il semble que l'on pourrait même remonter légalement à trente ans, dans cette réclamation qui, si elle était menée à bien, toucherait finalement à peu près tous les huissiers du Québec qui auraient agi de cette façon.

Des milliers de personnes pourraient aller chercher des millions chez ces officiers de justice qui se seraient montrés trop exigeants.

## La vie à Montréal

La ville de Montréal vient d'annoncer un surplus budgétaire de plusieurs millions. Les milliers de parcomètres qui ornent nos belles rues ne sont certes pas étrangers à cette situation. À force de solliciter des 10 cents et des 25 cents, on finit par accumuler des millions surtout que ces parcomètres, en particulier ceux du centre-ville, chargent un taux horaire plutôt élevé en plus d'être en fonction du lundi au samedi inclusivement de 9 heures à 21 heures. Serait-ce un restant de décence de nos administrateurs qui fait que c'est gratuit la nuit et le dimanche? Et ne vous avisez pas de défier cet horaire car on aura tôt fait de vous coller une contravention; et si vous négligez de régler rapidement cette dernière, il y a un sabot de Denver pas très loin, juste pour vous.

Et pour amasser les millions un peu plus rapidement, la ville de Montréal a pensé profiter du beau jardin botanique: car maintenant il faut payer pour aller admirer les belles fleurs: 2\$ ou 1\$ selon votre âge et 3,50\$ pour la voiture (indépendamment de son âge).

Pour un bon budget ce n'est pas tout d'accumuler de l'argent, il faut aussi couper les dépenses. À ce sujet, n'avez-vous pas remar-

qué que depuis quelques hivers la ville étend beaucoup moins de sable sur les trottoirs glacés quand elle n'omet pas tout simplement de le faire? Nos administrateurs ont sans doute calculé qu'il revient moins cher de régler quelques poursuites plutôt que d'étendre du sable.

Et il n'y a pas que les personnes âgées qui soient confinées à leurs demeures l'hiver. Nos jeunes patineurs le sont tout autant le samedi et le dimanche matins car s'ils veulent chausser leurs patins en profitant des cabanes chauffées de nos parcs, ils doivent attendre que ces cabanes daignent ouvrir leurs portes. Ceci n'est qu'un exemple de l'accès fort limité du public aux quelques équipements sportifs; il en existe bien d'autres. Et ne parlons surtout pas de l'état dans lequel se trouvent ces équipements. Je ne pense pas qu'à ce sujet Montréal supporterait la comparaison avec Toronto.

Félicitations messieurs les administrateurs pour ce surplus budgétaire. Mais que faites-vous de la qualité de la vie à Montréal, cette qualité de vie qui se dégrade à un rythme inquiétant? Est-elle de vos préoccupations?

**Hélène TESSIER**  
Montréal

## Victime du sabot de Denver déboutée en Cour municipale

■ Une victime du sabot de Denver vient d'être déboutée en Cour municipale de Montréal d'une action qui visait à faire annuler la saisie de son automobile en invoquant la Charte des droits et libertés de la personne. Ce jugement est le premier rendu depuis les amendements apportés à la charte de la Ville de Montréal en décembre dernier.

### ANDRÉ CÉDILOT

Dans un jugement de cinq pages, le juge Roch St-Germain rejette les allégations de l'automobiliste qui soutenait que la pose du fameux sabot contrevenait à ses droits et libertés, la Charte stipulant « qu'une personne ne peut être jugée de nouveau pour une infraction dont elle a déjà été jugée ou déclarée coupable... »

Se référant une fois de plus à la Charte, le plaignant invoquait aussi l'article 37.2 qui veut qu'un accusé ait « droit à la peine la moins sévère lorsque la peine prévue pour l'infraction a été modifiée entre la perpétration de l'infraction et le prononcé de la sentence... »

Dans le premier cas, le juge St-

Germain a conclu, après étude de l'article 32 du projet de loi 200, que la pose d'un sabot, au même titre que le remisage ou la saisie d'un véhicule, était tout simplement une mesure additionnelle prévue par les autorités de la Ville de Montréal, et entérinée par le gouvernement provincial, pour faire exécuter un jugement déjà rendu à l'endroit d'un automobiliste qui a omis de payer ses contraventions.

Le juge estime par ailleurs que le fait d'immobiliser un véhicule à l'aide du sabot de Denver ne modifie en rien les peines déjà prévues pour des infractions à la circulation. L'argument du défendeur est d'autant plus futile dans les circonstances, puisque toutes les sentences prononcées contre lui l'ont été avant même que soient sanctionné le projet de loi 200 de la Ville de Montréal.

Se refusant pour l'instant à débattre la question de la sévérité relative de l'emprisonnement ou de la saisie comme moyen d'exécution d'un jugement rendu, le juge St-Germain a rejeté la requête. Il a été impossible de savoir, hier, si l'automobiliste avait interjeté appel de cette décision, rendue le 17 mai dernier.



## Policiers silencieux dans les ruelles

Monsieur Yvon Lamarre  
Président du Comité exécutif  
Hôtel de Ville  
Montréal

Il y a quelques mois l'un de mes concitoyens écrivait à la Ville de Montréal dans le but d'obtenir des policiers silencieux (dos d'âne) dans les ruelles parallèles à la rue qu'il habite et adjacentes à sa demeure et celles perpendiculaires à sa rue. Il est à noter que cette demande avait été faite à la suite d'une pétition signée par la majorité des gens de la rue en question.

Quelques mois plus tard, ce concitoyen recevait une réponse de la Ville lui indiquant que cette dernière acceptait de poser des policiers silencieux dans la ruelle parallèle à la rue qu'il habitait et adjacente à sa demeure, mais refusait d'en

poser dans les ruelles perpendiculaires. La raison: Cette ruelle était une rue puisqu'elle avait un nom.

En effet, plusieurs ruelles de mon quartier portent des noms. Ceci n'en fait pourtant pas des rues puisque les voies de circulation sont rarement bordées par des logements. De plus, elles servent de ruelles car les déchets sont ramassés sur ces voies de circulation au cours de l'été. Il est à souligner que la police ou les aubergines appliquent des contraventions dans les pare-brises des véhicules stationnés le long de ces soi-disant rues. Donc la Ville considère ces voies de circulation comme des ruelles sauf en ce qui a trait à l'installation des dos d'âne.

### Des voies dangereuses

Ces ruelles avec nom de rue de-

vraient être les premières à recevoir des policiers silencieux car c'est là où il y a le plus de circulation. C'est aussi à ces endroits que les chauffards vont à une vitesse excessive et également beaucoup d'automobilistes utilisent ces voies de circulation comme raccourci. Il faut arrêter cette folie pour la sécurité de nos enfants.

C'est dans cette perspective, Monsieur le Président, que je vous demande de modifier la politique actuelle de la Ville et de permettre l'installation de policiers silencieux dans ces ruelles portant des noms de rues ou ces rues ayant une vocation de ruelles.

**André CARDINAL**  
Conseiller municipal

District du Plateau Mont-Royal



Car blocks depressed crosswalk for handicapped.

## Ticket ramp blockers

When the city finally began putting in wheelchair ramps when they replaced old sidewalks, it was a boon for the handicapped. However, it didn't take long for thoughtless drivers to realize that, since the majority don't park to block the ramps, it was a pretty reliable place for them to park.

Being trapped in a wheelchair is tough enough without these unthinking people making it harder. Summer is practically the only time a wheelchair-bound person can get outside and move around

in the fresh air, so why should this small privilege be impeded?

If a policeman happens to notice a victim struggling to get around a car blocking one of these ramps, he might ticket it; but unless it is brought to his attention, the infraction is all too frequently ignored.

If a person parks in front of a fire hydrant, you may be sure that a Green Onion will pop up to hang a ticket on him; so why not do the same for the ramp blockers?

FRED K. LEE  
Montreal

**CITY HALL NOTES**  
By Peter Kuitenbrouwer

Mayor Jean Drapeau refused the typewriter-shaped cake members of the opposition Montreal Citizens Movement offered him last Monday at council to commemorate four years since he promised a reply to the Malouf inquiry.

But MCM councillors didn't get to eat the cake, either. After the meeting, they went back into the councillors' office where they had left the cake after Drapeau refused it. They found it smashed by the blows of an angry fist.

MCM councillor Michael Fainstat blamed the smashing on "Civic Party councillors." A guard at the door of the councillors' office prevents anyone except councillors from entering the office.

The exhaustive Malouf report blamed the Mayor directly for the sky-high costs of the Olympic games.

\*\*\*  
A guard with a gun is far cheaper than an unarmed guard.

The City of Montreal signed contracts totalling \$1.4 million last week to hire private security guards for about 100,000 man-hours to protect city personnel and property, in addition to the 102 guards it already employs. Because the city has a contract with the un-armed guards it already employs, the city must pay the un-armed Pinkerton guards it is hiring the same amount it pays its own workers: \$11.52 an hour. The city pays three dollars less per hour for the armed guards it's hiring, because it does not have to honour a contract for these guards.

An armed patrol guard costs Montreal \$8.97 an hour, but they throw in a dog for only 19 cents more per hour: an "armed patrol guard with dog" costs \$9.16 an hour.

\*\*\*  
The Boot is more useful for getting money than getting votes.

During debate on the Denver Boot in council last week, MCM councillor Michel Prescott asked whether it was true that the Boot was not put on any cars in St. Jean Baptiste riding during the municipal by-election race last month.

According to Yvon Lamarre, head of the city's Executive Committee, by coincidence the city was re-evaluating the contract with the bailif and so the Boot was not put on any cars in that area at that time.

If the city stopped administering the Boot in hopes of picking up some votes, it wasn't a successful strategy: the mayor's candidate got less than 25 per cent of the vote.

Lamarre said the Boot has brought in \$6 million since the city started using it. The City will pay Paquette, Rocheleau et Associees and Linteau, Villeneuve et Associes \$650,000 to administer the Denver Boot from now until May 1985.

\*\*\*  
The Municipal Action Group got wind of a Quebec law to give money for office facilities and staff to opposition councillors just a little too late. They suggested an emergency motion in council last Monday night to "ask a delay in legislative action. It is not acceptable for the Quebec legislature to dictate...without a majority request or agreement from council."

MAG's motion needed unanimous council approval to be considered, however, and the MCM refused to grant them that.

The motion was a little late, anyway. Fifteen minutes after it was not considered, the MCM passed around an announcement that Jean Dore (MCM house leader) was "drinking champagne in Quebec City" to celebrate the bill having passed through second and

third reading in the National Assembly.

MAG will get only \$45,000 under the new law, while the MCM will get \$150,000. MAG has three city councillors, the MCM 15.

Asked whether he will respect the law, which he strongly opposes, Mayor Drapeau said he hasn't yet seen a copy of the law. "If, when I read it, it says we must apply it, we will apply it," he said.

If the city refuses to abide by the law, the province will enforce it starting in September.

\*\*\*  
There's free white-water rafting, free hot-air balloon rides, free kite-flying and free glider flying on St. Helen's Island and Ile Notre-Dame today.

People who want to get the "feeling" of a Deltaplane (glider) ride can try a short hop from the hill between the Olympic Basin and Lac Des Regates. The Lac des Regates will also be the site of a radio-guided miniature sailboat competition today.

The free inflated rubber-raft rides will be in the Lemoyne chan-



Children can rent sailboats for \$5 an hour at La Ronde.

nel which separates St. Helen's island from Ile Notre-Dame. At noon today, the city is organising a picnic for anyone who cares to come. Soccer games and games for children will be part of the fun.

There is also a new mountain made of plywood for kids to climb. And tonight, there's a big fireworks display to kick off the summer activities on the island.

A program of all the activities on the island this summer is available at the Club Nautique on Ile St. Helene.

\*\*\*  
The city has decided that councillors can rent city buildings for their events after all. On April 18, they sent MCM councillor Sam Boskey a letter saying he could not rent a city building, because he would use it for a "political" event.

On June 8, the administrative secretary sent another letter, completely reversing the previous position, asking that "you (Boskey) interpret my communication of April 18 last accordingly."

Members of the city's Executive Committee can use city facilities for free. *The Express* asked Yvon Lamarre if this was favoritism.

"The administration, in its role as administration which is not political, does not pay rent," Lamarre said. "When they have to explain things to the citizens they may use the space."

# Mentions D'honneur *Pas toujours honorables*

Quand des POLICIERS ont stoppé un jeune CYCLISTE de 17 ans parce qu'il avait brûlé un FEU ROUGE rue Sherbrooke ouest, ce dernier a soudainement enfourché son vélo et, se FAUFILANT à travers la circulation, a obligé les agents à le pourchasser pendant plusieurs MINUTES. Ils l'ont finalement coincé à l'angle des rues Atwater et Ste-Catherine, et ils ont dû lui passer les menottes pour le conduire au POSTE où ils lui ont remis 11 CONTRAVENTIONS pour des feux rouges des "stops", circulation dans la mauvaise direction, etc.! Il devra payer en tout 120\$ en amendes...

## Boot takes a vacation for 2 weeks

The Denver Boot has gone on vacation.

The 20 bailiffs who clamp the Boot on cars whose owners haven't paid parking tickets are on vacation for two weeks. They won't return until July 30.

"Like the construction industry, we give our 10 bailiffs the last two weeks of July off," said Jean-Marc Paquette, director of Paquette and Associates, one of two firms which operate the Boot program for the city.

The other firm, Linteau and Associates, has also given its 10 Boot bailiffs the two weeks off.

But vacation isn't the only reason why the sight of Operation Boot trucks has become less frequent on city streets in the last couple of months.

The city has had problems with the computer listing the names of people who haven't paid parking fines.

And several of the firms' five trucks each have been off the road undergoing repairs.

Both the trucks and computer should be in working order when the vacation ends.

But the Boot's visibility probably will stay low next month.

Paquette said fewer Boots are being applied to cars these days because more offenders are paying outstanding tickets than was the case when the Boot program began 13 months ago.

Also, a Sessions Court judge ruled last November that Boots can only be put on cars whose owners have court judgments against them.

Previously, bailiffs had been "booting" any vehicle with four or more tickets regardless of whether the owner had been summonsed to court.

# Une trêve aux sabots au grand dam des huissiers

Les médecins sont en vacances à Berthier ou dans les Laurentides, les avocats se promènent en Gaspésie ou aux « états », les travailleurs de la construction écument l'Abitibi, la Beauce et quelques campings avoisinants, bref, il n'y a pas beaucoup de clients pour les huissiers par ces belles journées qui s'étirent. De telle sorte que

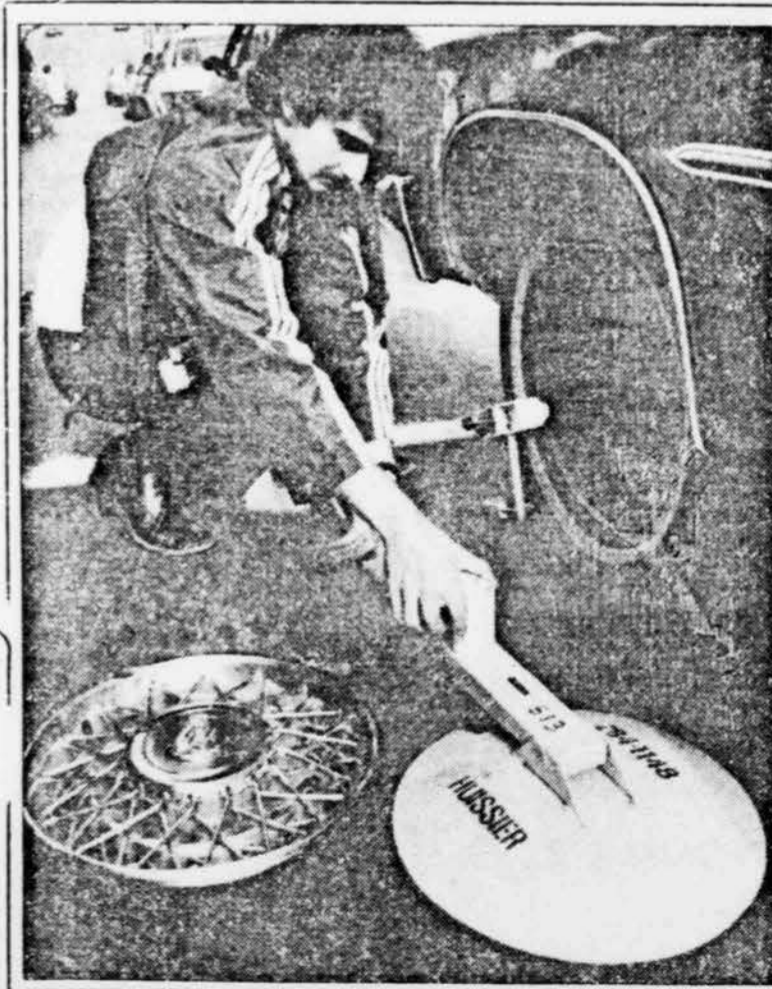
## FRANÇOIS FOREST

la récréation est sonnée pour ceux-ci et pour tous ceux qui auraient pu, au cours des prochains jours, tomber sous le joug du sabot de Denver.

Pour toutes ces raisons, les huissiers sont donc en vacances: trop de voitures de touristes en ville, migration des Montréalais vers la campagne et besoin pour ces gens de loi de faire eux aussi une pause, histoire de mieux travailler à la rentrée d'août.

Cela dit, les huissiers sont un

peu embêtés. Par exemple, dans les locaux de la firme Linteau-Villeneuve, rue St-Jacques, on se demandait, hier, quand les nouveaux programmes d'informatique de la Ville de Montréal allaient être mis à jour. Il y aurait, paraît-il, selon Denis Linteau, près de 30 000 fautifs en ville dont 15 000 auraient pour une raison ou une autre changé de plaques ou de voiture au cours des derniers mois. Le ministère des Transports fait des pieds et des mains pour répertorier tout ce beau monde et la Ville, aux prises, elle aussi, avec ses fonctionnaires-vacanciers d'été tarde à donner l'information aux huissiers, toujours prêts. Voilà pourquoi, il semble y avoir trêve aux sabots pour une couple de semaines, ce qui ne veut pas dire que le service pour le respect de la circulation à Montréal n'est pas au poste. Car comme le disent les huissiers, « la Ville ne peut pas perdre à émettre tout de suite ce qu'elle encaissera plus tard ».





**Dismounted policeman gives ticket on Mount Royal.**

## Horse visit impressive

During a recent drive over Mount Royal, my husband and I stopped at Police Station 31, across from Beaver Lake, hoping that we would be allowed to see their horse stables.

We were impressed with what we found.

The stables were immaculately clean, the horses beautifully groomed, and the young man on stable-duty was very pleasant and informative. His fondness for the horses and his pride in his job were evident.

As a horse lover, I have visited a number of stables in Canada and in Kentucky. I have never seen such an example of cleanliness and care as at the police stable here.

This was a thoroughly enjoyable interlude in our day and we would like to compliment Station 31 on this bright spot of excellence in a world where mediocrity is all too common.

**JENNIFER BUCKNER**  
Montreal

## Outré

Ville de Montréal

À qui de droit.

Veillez trouver ci-joint le paiement d'une contravention de stationnement au montant de \$30.00.

Sachez toutefois que je suis indigné devant l'attitude incohérente et irresponsable des autorités de la ville.

J'ai mérité cette contravention en allant encourager un restaurateur de la rue Duluth. Cependant, comment une administration municipale supposément compétente et organisée comme celle de Montréal peut-elle permettre l'établissement de plusieurs dizaines de restaurants sur une même artère sans prévoir que les clients éventuels devront stationner quelque part?

Je suis résident de la ville de Ste-Adele qui est loin d'avoir la taille, les ressources et la concentration de la ville de Montréal, pourtant dès qu'un commerce fait une demande de permis, la ville doit s'assurer entre autre que des espaces de stationnement adéquats sont disponibles.

Le 8 juillet dernier voulant goûter la cuisine de cette artère réputée, j'ai dû chercher un espace libre pendant vingt minutes avant de me résigner à faire comme tant d'autres et me stationner en lieu illégal.

A mon retour, ma digestion fut dérangée par la découverte d'une contravention de stationnement qui est plus dispendieuse que mon repas.

Ce quartier est en pleine transformation. Il serait possible d'y aménager des stationnements en hauteur qui, tout en conservant l'architecture du quartier, permettraient moyennant un tarif raisonnable, de stationner facilement et rapidement. Plusieurs villes américaines y sont arrivées (Boston, San Francisco...). Ceci n'est qu'une solution parmi tant d'autres.

Pourquoi ne pas faire cette planification rigoureuse qui permettrait d'assurer la réussite et le mariage harmonieux du développement économique et de la vie de quartier.

Un touriste outré.

Michel MELOCHE



## Drivers get new plates to escape Boot

Some Montreal motorists with unpaid parking tickets are changing their licence plates to avoid having the Denver Boot clamped on their vehicles, say officials of two bailiff firms.

Because licence plates are not cross-referenced in city computers, parking tickets levied against one number don't show up when the bailiffs check on the replacement number.

Jean-Marc Paquette, president of Rocheleau, Dion, Grenier and Associates, said "a lot of people are changing their licence plates" for new ones with different numbers to make their cars hard to trace.

Jean-Marc Linteau of Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie, Poitevin and Giguere, whose firm places up to 50 boots a week, agreed that motorists have been able to "run away" from the big yellow clamps by changing plates.

Paquette said city computers used by the bailiffs to trace vehicles weren't programmed to link the owners of cars with past licence plates.

But Jules Allard, a lawyer for the city, said the computers are now being reprogrammed to perform that function. They should be ready "in days."

The computers will show if the licence plate has been changed and if there are any outstanding tickets on the previous one.

Normand Noel of the Quebec Motor Vehicle Bureau said licence plates can be replaced for a \$10 administration fee if they haven't expired.

Noel said drivers are not required to have a specific reason for changing their plates.

## **Chauffeurs de taxi en colère**

(M.V.) — Une centaine de chauffeurs de taxi protesteront aujourd'hui contre le zèle des préposés aux contraventions et l'apposition de sabots de Denver sur leurs véhicules.

Les manifestants doivent se rassembler dans le secteur de la Place d'Armes, en avant-midi, pour ensuite emprunter la rue Notre-Dame.

Selon le président de la Ligue des chauffeurs de taxi de Montréal, Antonio Salvatore, le nombre de voitures taxi en circulation sur le territoire montréalais dépasse largement le nombre d'espace de stationnement qui leur est accordé. Ce qui aurait comme conséquence d'amener les chauffeurs à immobiliser leur véhicule dans des zones interdites...

## SAISIE D'UNE VOITURE

# Quelques chauffeurs de taxi manifestent

■ Une quinzaine de chauffeurs de taxi ont manifesté hier pour dénoncer la saisie de la voiture d'un de leurs confrères, M. Guestefa Di Stefano qui a pu, par la même occasion, récupérer son auto-taxi. Les manifestants ont également profité de cette occasion pour dénoncer le zèle des préposés au stationnement.

### BRIGITTE GILBERT

À la suite d'une rencontre entre la Ligue des taxis de Montréal et de la firme d'huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés, M. Di Stefano a récupéré son véhicule moyennant un premier versement de \$100 de la somme due à la Ville de Montréal en billets de contravention. M. Di Stefano s'est également engagé à verser la somme de \$25 dollars par semaine jusqu'à ce que le montant total de sa dette de \$480 soit rendu. Il n'a pas payé ses contraventions depuis presque deux ans.

Contrairement à ce que le porte-parole de la Ligue de taxis de Montréal, M. Danny Sabbat, avait déclaré à LA PRESSE hier, ce n'est pas huit autos-taxis qui ont été saisis mais une seule.

Les manifestants ont aussi profité de l'occasion pour dé-

noncer le zèle des préposés au stationnement. Ils disent être continuellement harcelés par les policiers et les préposés aux contraventions. Les taxis peuvent attendre leurs clients seulement aux endroits réservés à cet effet. «Sauf que, selon M. Antonio Salvatore, président de la Ligue de taxis de Montréal, il y a que 1000 places désignées pour les autos-taxis et le nombre de taxis dépasse 5000 à Montréal actuellement. Les chauffeurs doivent donc attendre ailleurs, ce qui constitue la cause principale des contraventions qu'ils reçoivent.»

• De plus, selon Me Jocelyne Paul, les chauffeurs de taxi sont une cible privilégiée pour les contraventions et c'est même très rentable de leur en émettre. »

M. André Pilon, responsable de la circulation du Service de la police de la CUM, n'est pas de cet avis. «Les chauffeurs de taxi sont certes plus exposés à recevoir des contraventions, mais ils en reçoivent en moyenne le même nombre que l'ensemble des citoyens, compte tenu de leur activité.»

La Ligue, la Ville de Montréal et les deux firmes d'huissiers désignées pour l'opération Sabot de Denver doivent se rencontrer la semaine prochaine pour discuter de la situation.

## Nouveau débat sur le sabot

■ Parce que la pose du sabot de Denver est une saisie, les huissiers chargés de cette opération n'ont pas le droit de les fixer aux autos-taxis.

C'est du moins l'avis de Me Jocelyne Paul, l'avocate qui a plaidé dans la plupart des causes concernant le sabot de Denver.

•Un amendement fait à la charte de la Ville de Montréal en décembre 1983 spécifie que

la pose d'un sabot de Denver est une saisie. Or, le Code civil interdit la saisie d'un outil de travail, ce qu'est une auto-taxi. »

La firme d'huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés, qui a saisi mardi l'auto-taxi de M. Guestefa Di Stefano, ne nie pas cette affirmation de Me Paul. «Il faut cependant en faire la preuve devant la Cour», de dire M. Charles Paquette, porte-parole de cette étude d'huissiers.

# Cabbies protest parking tickets, fines



**GIUSEPPE DI STEFANO**  
Taxi was seized

By **CLAUDIA CATTANEO**  
of *The Gazette*

Angry taxi drivers, backed by the Montreal Taxi League, demonstrated yesterday against police for giving them too many tickets and against bailiffs who seized a league member's taxi.

The drivers, who gathered at Place d'Armes yesterday morning, said they don't make enough money to pay for parking and traffic fines, which they feel are too stiff and often unfair.

They said they'd rather go to jail or do community work.

Giuseppe Di Stefano, an independent taxi driver and a league member, said taxi drivers are an easy target for police because they are on the road all day.

Di Stefano's car was seized Tuesday by bailiffs working for Rocheleau, Dion, Grenier and Associates, one of two firms hired by the City of Montreal to attach the big yellow clamps to cars whose owners haven't paid parking tickets.

Di Stefano said he needs his taxi to make a living and can't afford to pay the \$589 in fines he owes the city to get it back.

Taxi driver Eddy Hakak said it's not unusual for taxi drivers to accumulate fines totalling \$200 to \$300 in a single day.

Drivers are often fined while making deliveries or waiting for fares, he said.

Const. Charles Poxon of Montreal Urban Community police said taxi drivers have the same

obligations as other motorists.

"If they obstruct traffic and double- or triple-park because there's no more room in the stand, they get tickets. Police are just doing their job."

Poxon urged cabbies to take their complaints to the city.

League president Antonio Salvatore said that at least 1,000 taxi drivers could have their cars booted because they can't pay their fines.

"They just don't make enough money," Salvatore said. "There are too many taxis on the road."

Jean-Marc Paquette, president of the firm that seized Di Stefano's car, said it was the first taxi seized by his company.

"We notified him several times and he refused to pay."

## DES CONTRAVENTIONS SONT ÉMISES SUR LA 42e AVE.

Plusieurs citoyens de la 42e avenue ont été désa-

gréablement surpris mercredi matin dernier de constater sur le pare-brise de leur auto qu'ils venaient de se mériter une contravention de \$20.00.

Comme on le sait le pavage et les trottoirs de cette avenue sont en reconstruction depuis déjà plus de 2 mois. Un policier, dont nous tairons le nom puisque nous n'avons pu le rejoindre, a décidé de faire un excès de zèle.

Selon les deux plaignants, le policier en

question aurait émis plus d'une dizaine de contraventions pour avoir stationné sens contraire à la circulation à 02h40 du matin sur la 42e avenue.

Il est bien évident que le code de la circulation défend ce genre de stationnement, toutefois le policier aurait sûrement pu faire un crochet dans la section avertissement au lieu de les amender de \$20.00. Ceci aurait montré que les policiers du poste 55 ont le sens du civisme.

## C'est trop!

M. le maire Jean Drapeau

J'ai 68 ans, je suis rentier et citoyen de la ville de Montréal. Je viens de me faire coller une contravention de \$50 après avoir conduit durant 50 ans sans infraction! Pourquoi? Pour avoir brûlé un feu jaune en frisant 40 milles à l'heure. Ce n'est pas ce que le billet raconte, mais c'est la vérité. Les deux automobilistes qui me suivaient ont brûlé le feu rouge à environ 50 milles à l'heure, sans ennui. Étant le seul qui respecta le feu suivant, je fus la victime.

Il est beaucoup plus facile d'intimider un vieux rentier qui veut la paix et évite les discussions. D'ailleurs comment contredire un policier bardé de cuir, coiffé de casque métallique, avec lunettes noires, armé d'un pistolet et imposant de stature? Quelle chance a un contribuable esseulé devant un gendarme syndiqué? Ce brave «commando du crayon» a vaillamment rempli sa mission, fier de son exploit héroïque!

Si jamais, il voulait recycler son sens des valeurs, je lui suggérerais d'observer les chauffards qui coursent vers le haut de la rue de la Montagne à vive allure (60 milles à l'heure) ou qui la dévalent à la même vitesse entre Sherbrooke et le boulevard Penfield. Ou encore les cyclistes qui circulent sur les trottoirs entre les piétons, en négligeant arrêts, feux rouges, et qui roulent en sens contraire sur les rues Sherbrooke et Sainte-Catherine!

Monsieur le Maire, c'est une façon de me défouler sans espérer de réponse, car que vaut la parole d'un vieux contribuable?

Jacques-R. AUMAIS

## Pour un sabot : 2 adjoints valent un protonotaire

■ Deux cadres ne correspondent pas nécessairement à un vrai patron, et deux assistants n'ont pas forcément la même « compétence » que leur supérieur hiérarchique immédiat.

Mais, légalement, c'est possible. Et c'est d'ailleurs ce que vient de décider le juge Yvan A. Macerola, de la Cour supérieure, dans un complexe litige touchant l'apposition d'un sabot de Denver, sur la voiture d'un automobiliste montréalais récalcitrant.

Objet de 42 mandats d'arrestation contre lui, pour défaut de solder certaines contraventions, M. Ricky Desraiche s'était plaint, l'automne dernier, de ce que les huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés lui avaient beaucoup trop réclamé de frais pour l'exécution, pourtant simultanée, de tous ces mandats. Et agissant comme arbitres pour l'occasion, les protonotaires-adjoints Claude Dufour et Ronald Chassé avaient effectivement et largement sabré dans la réclamation de ces « bras de la loi ».

Après coup, toutefois, les huissiers soudainement privés d'une bonne partie des émoluments qu'ils avaient prévus, se sont pourvus en évocation devant la cour supérieure, pour faire annuler la décision des deux fonctionnaires. Et ce en invoquant que simples protonotaires-adjoints de leur état, ils n'avaient pas la compétence nécessaire pour se prononcer, seul un vrai et authentique protonotaire étant apte à rendre une telle décision, en cas pareil.

Après avoir étudié de multiples précédents, le juge Macerola vient toutefois de décider que MM. Dufour et Chassé, tout adjoints qu'ils étaient, avaient autant de pouvoirs que leur chef, rien, dans la loi, ne restreignant leur juridiction.

L'article 56 spécifie en effet que les devoirs imposés et les pouvoirs conférés à un officier ou fonctionnaire public, sous un nom officiel, passent à son successeur et s'étendent à ses adjoints, en tant qu'ils sont compatibles avec les devoirs de ce dernier.

Cette décision ne clôt cependant pas le débat, puisqu'un appel formel est toujours pendant, portant sur les mêmes faits.

On attend également que la cour supérieure se prononce sur une requête en recours collectif inscrit l'automne dernier également, afin de tenter de faire récupérer par des milliers et des milliers de justiciables des sommes que des dizaines de huissiers, à travers le Québec, auraient perçu ainsi en trop, au fil des années. Et de la même façon.

## **DRAPEAU SAYS SORRY BUT...**

# **Blood donor's going to court**

Jean Drapeau gave Montreal the Metro, Expo 67, and the Summer Olympic Games, but the venerable Mayor of all the Montrealers says he's powerless to do anything about a parking ticket.

E. P. Hallinan isn't buying that, and he says he'll go to court and fight rather than pay a \$15 parking ticket he picked up on Good Friday while donating blood at the mayor's annual clinic.

"I've given blood 67 times in my life," said Hallinan, "and that's the first time I've ever got a ticket."

"There's no way in the world I'll pay it."

According to Hallinan, he put enough change in the parking meter outside Berri-de-Montigny Metro, and that the meter must have been defective

"I've never had a single parking ticket or traffic ticket before," he said. "It was a civic holiday, and I was pretty sure there wouldn't be any tickets given out, but I put change in the meter just to be sure."

Hallinan dashed off an angry letter to Drapeau, arguing that the ticket should be quashed.

In his reply, Drapeau told Hallinan to take it to court.

"Since the mayor has no authority regarding the issuing or cancellation of tickets, the only way you could contest this ticket would be to present your plea to the Municipal Court," the Mayor wrote.

Hallinan chose that route, and he'll plead his side of the ticket — now up to \$27.50 due to non-payment — although

he realises it would cost him less just to pay.

"I don't know what will happen," he said. "I just won't pay the ticket, though, at least not without a fight."

"The city has run these clinics before. Mayor Drapeau sends everybody letters asking them to come and donate blood. I'm happy to give, but they should make sure that people have a place to park."

"I'm not upset that the police gave me a ticket, because they would have no idea what I was doing, but I am upset that after explaining the situation the ticket still stands."

"I think there's a principle here worth fighting for."



## **ON RÈGLE LES PROBLÈMES DE STATIONNEMENT SUR BOIS- DE-BOULOGNE**

On se souviendra que les citoyens habitant la rue Bois-de-Boulogne entre Salaberry et Gouin avaient connu des déboires avec les "petits hommes verts" à cause de la réglementation régissant le stationnement sur cette section de la rue. Depuis, grâce à l'action entreprise par les résidents, la situation est enfin devenue normale.

### **Cauchemar**

La ville de Montréal avait posé des panneaux proclamant l'interdiction de stationner plus de douze heures au même endroit. De nombreux problèmes sont donc survenus puisque les citoyens avaient à changer leur véhicule de place en pleine nuit. Mais au terme d'une lutte entreprise par quelques résidents, on a remédié à la situation, à la grande satisfaction des partis concernés.

### **Entente**

On peut donc maintenant stationner après 17 h des deux côtés de la rue, ainsi que durant les fins de semaine. On permet de garer sa voiture d'un côté les lundis, mercredis et vendredis, alors que les mardis et jeudis sont consacrés au sens opposé. Le porte-parole du groupe, Pierre Véronneau a tenu à souligner le bon travail du député Thérèse Lavoie-Roux, qui a semblé faire débloquer le dossier alors que Germain Roy se voit décerner les félicitations d'usage pour un dossier mené à bien.

## City sued over parking ticket

A Westmount executive who says a bailiff went to his house to arrest and imprison him for an unpaid parking violation has filed a \$12,000 damage suit against the City of Montreal.

Ian Stalker claims he was humiliated and suffered damages to his credit as a result of the city's actions.

Stalker said he was out of town when the bailiff went to his

Landsdowne Ave. home with the arrest warrant early this year and his 18-year-old daughter called Stalker's wife who "rushed from her place of business to her home and paid the sum demanded."

Stalker said he had sent a notice pleading not guilty to the parking offence and later wrote to the city to find out the hearing date.

Instead of an answer from the city, he said the bailiff arrived at his house with the warrant and a copy of the municipal court ruling rendered in Stalker's absence.

Stalker said that since "tactful and diplomatic efforts" to settle the matter have proven futile, he is obliged to sue.

His action was filed with Quebec Superior Court yesterday.

**Jugé avant de se défendre, il poursuit  
Montréal pour \$12,000**

(R.M.) Un cadre de la municipalité de Westmount se fait servir une contravention pour stationnement illégal à Montréal. Il nie sa culpabilité.

Mais on ne lui donne pas la chance de se défendre. Il poursuit aujourd'hui la Ville de Montréal pour \$12,000.

Jan Stalker avait dûment inscrit en Cour municipale sa contestation de l'offense. Il prétend qu'on ne l'a même pas avisé de se présenter en cour lorsque l'affaire fut instruite et jugée.

Quelque temps plus tard, au moment où il descend de la maison, il se reçoit par la poste un mandat d'arrestation. En vertu, son avocat doit payer le montant de la contravention.

Stalker demande alors à la Cour municipale d'annuler le jugement de culpabilité rendu en son absence par le juge René Desjardins. Le collègue de ce juge, le juge Hermann, lui a rejeté la requête.

Stalker invoque, à l'appui de sa requête, la Charte des droits, un accusé a le droit de présenter une défense.

## En bref...en bref...

### Difficile de récupérer sa voiture!

(R.M.) Enceinte, l'avocate Suzanne Langlois, de Laval, parque sa Pontiac samedi dernier - quand il y a grève du transport en commun - dans une aire de stationnement privé, rue Saint-Hubert, à Montréal.

Surprise! La compagnie Remorquage québécois à vos frais Enr. cueille la voiture à l'insu de sa propriétaire et la remise loin au nord, boulevard Henri-Bourassa.

Langlois s'y rend pour réclamer son bien. Les préposes de Remorquage québécois refusent de le lui rendre.

Elle recourt aux forces policières. Rien n'y fait. Il lui faudrait payer une amende.

Lundi, elle adresse à la Cour provinciale une requête de saisie avant jugement. Le tribunal la lui accorde.

La voiture est remise à un tiers - un gardien -, duquel elle pourra l'obtenir au moins temporairement.

Hier, Langlois a réclame, en Cour provinciale, le remboursement de \$500 de dommages réels de Remorquage québécois, plus des dommages exemplaires au montant de \$2,500.

## Boot revenue a financial feat

The dreaded Denver Boot has kicked \$602,496 into city coffers so far this year.

Figures made public at a council meeting this week show that 3,976 motorists had their cars immobilized by the steel clamp from February to September for failing to pay overdue parking tickets.

Councillor Michel Prescott of the opposition Montreal Citizens' Movement, said the city should find more "civilized" ways to collect overdue fines from motorists.

It would be better to claim the fines when motorists renew their licence plates, he said.

## STATIONNEMENT

# Le nombre de contraventions est en hausse à Montréal

■ Depuis le début de l'année, les préposés au stationnement de la Ville de Montréal donnent une moyenne de 90 000 contraventions par mois, comparativement à une moyenne mensuelle de 76 500 l'année dernière.

### ANDRÉ NOËL

Quelque 918 000 billets d'infraction pour le stationnement ont été émis l'année dernière. Il y en a eu près de 810 000 pendant les neuf premiers mois de cette année.

La Ville de Montréal ne donne pas d'explications sur l'augmentation des contraventions, mais le critique du Rassemblement des citoyens de Montréal en matière de circulation croit que la hausse est due à la multiplication des parcomètres.

« La multiplication des parcomètres donne d'autant plus d'occasions de commettre des infractions », note M. Michel Prescott, conseiller du district de Jeanne-Mance.

La municipalité a l'intention d'installer 5 000 nouveaux parcomètres au cours des deux prochaines années, ce qui portera leur nombre à près de 15 000. Les revenus des prochains gobe-sous augmenteront les revenus de la Ville d'environ \$1,5 million d'ici la fin de 1986.

Les revenus fournis par le stationnement et les amendes connaissent une augmentation sensible depuis cinq ans à Montréal.

À eux seuls, les revenus de stationnement seront, selon les prévisions, de \$12,5 millions cette année alors qu'ils étaient de \$5,4 millions en 1980. Pendant la même période, les revenus générés grâce aux amendes ont augmenté de \$14 millions : on prévoit qu'ils seront de \$36 millions cette année.

Selon l'endroit où ils sont situés, les parcomètres exigent de l'automobiliste entre 25 et 80 cents de l'heure. Par comparaison, les 8 000 parcomètres de Toronto coûtent entre 10 et 50 cents de l'heure.

Le RCM ne s'oppose pas à l'installation de parcomètres, souligne M. Prescott. Pour les commerçants, ces appareils ont l'avantage de stimuler le va-et-



La Ville de Montréal ne donne pas d'explications sur le fait que le nombre de contraventions émises soit cette année en augmentation par rapport à l'an dernier. photothèque LA PRESSE

vient des clients. Le parti municipal d'opposition trouve cependant qu'il ne faut pas en abuser.

« Plutôt que de voir le stationnement comme une source de revenus, la Ville devrait désengorger le centre-ville en construisant des parkings conviviaux aux têtes des lignes de métro », soutient M. Prescott.

Si les parcomètres foisonnent,

ce n'est pas le cas pour les sabots de Denver, de moins en moins utilisés.

Le nombre de véhicules immobilisés ou remorqués dans le cadre de l'opération Sabot Denver est tombé de 1 408 en mars à 148 en septembre. Il semble que la réserve d'automobilistes « délinquants » se soit atrophiée après les gros coups portés par les huissiers l'hiver dernier.

## Le sabot de Denver rapporte bien

■ Depuis janvier dernier, Montréal a récupéré \$520 500 grâce à l'«opération sabot de Denver». Avec ce qu'elle recevra au cours des prochains mois, c'est plus de \$600 000 de contraventions impayées que la Ville a enfin encaissées. La plus grande partie de cette somme est perçue immédiatement après l'immobilisation des véhicules par les huissiers. De la fin février à la fin septembre, 3 976 véhicules ont été immobilisés ou remorqués dans le cadre de cette opération, avec un sommet de 1 408, en mars. Il y en avait eu 4 404 en 1983. Toutefois, 48 réclamations ont été intentées contre la Ville depuis le début de l'opération, et la Ville a dû payer \$7 366 à la suite de telles réclamations. Il s'agissait de véhicules immobilisés alors qu'ils n'auraient pas dû l'être à la suite de renseignements erronés transmis par la Ville aux huissiers. Par la suite de correctifs apportés, aucune nouvelle réclamation ne s'est ajoutée depuis mai dernier.

MARIANE FAVREAU



MOINS D'AUTOMOBILISTES DÉLINQUANTS

## Les huissiers-saboteurs perdent de l'argent

■ L'opération sabot de Denver s'avère beaucoup plus coûteuse que prévu pour les deux firmes de huissier de Montréal qui ont décidé d'y participer.

### ANDRÉ NOËL

Au cours des six premiers mois de cette année, l'opération a coûté \$100 000 à la firme Linteau Villeneuve. Le déficit est similaire au bureau de Jean-Marc Paquette.

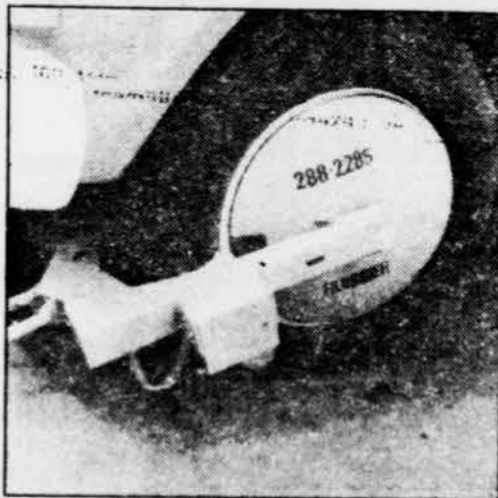
Les huissiers s'inquiètent de la diminution du nombre de sabots posés, de 1 408 en mars dernier à environ 150 en octobre. Ils négocient actuellement le renouvellement de leur contrat, qui vient à échéance en mai prochain, avec la ville de Montréal.

« Le sabot est là pour rester, soutient M. Denis Linteau, responsable de l'opération chez Linteau Villeneuve. Mais on ne subventionnera pas la ville éternellement. Nous voulons que Montréal comble notre déficit en nous donnant plus de dossiers sur la perception normale d'amendes. »

Les deux firmes de huissier ont investi plus de \$500 000 dans l'achat de cinq camions dotés de micro-ordinateurs et de 100 sabots chacun, sans compter l'affectation requise de personnel.

Les huissiers espèrent — et croient — que l'application du sabot s'étendra dans toute la province. Ils rencontrent aussi des représentants de la Sûreté du Québec, de la GRC et de compagnies d'assurance pour leur offrir une utilisation diversifiée de leurs micro-ordinateurs.

Quand ils sillonnent les rues à la recherche d'automobiles dont les propriétaires ont omis de régler une contravention après un jugement, les huissiers entrent tous les numéros d'immatriculation dans l'ordina-



Son succès cause sa perte.

teur. Celui-ci leur dit si le propriétaire est délinquant. Mais il pourrait aussi dépister les voitures volées, par exemple.

De son côté, les autorités de la ville de Montréal ne s'étonnent pas de la baisse du nombre sabots posés.

Cela prouve que le sabot est utile, soutient Me Jules Allard, directeur adjoint au Contentieux de la ville. Le but de l'opération, rappelle-t-il, n'est pas tant de « saboter » des centaines d'automobiles que de montrer à la population que les services de perception municipaux sont efficaces.

Ainsi, depuis le relancement de l'opération en février dernier, la proportion d'automobilistes qui règlent immédiatement leur contravention est passée de 60 p. cent à environ 75 p. cent.



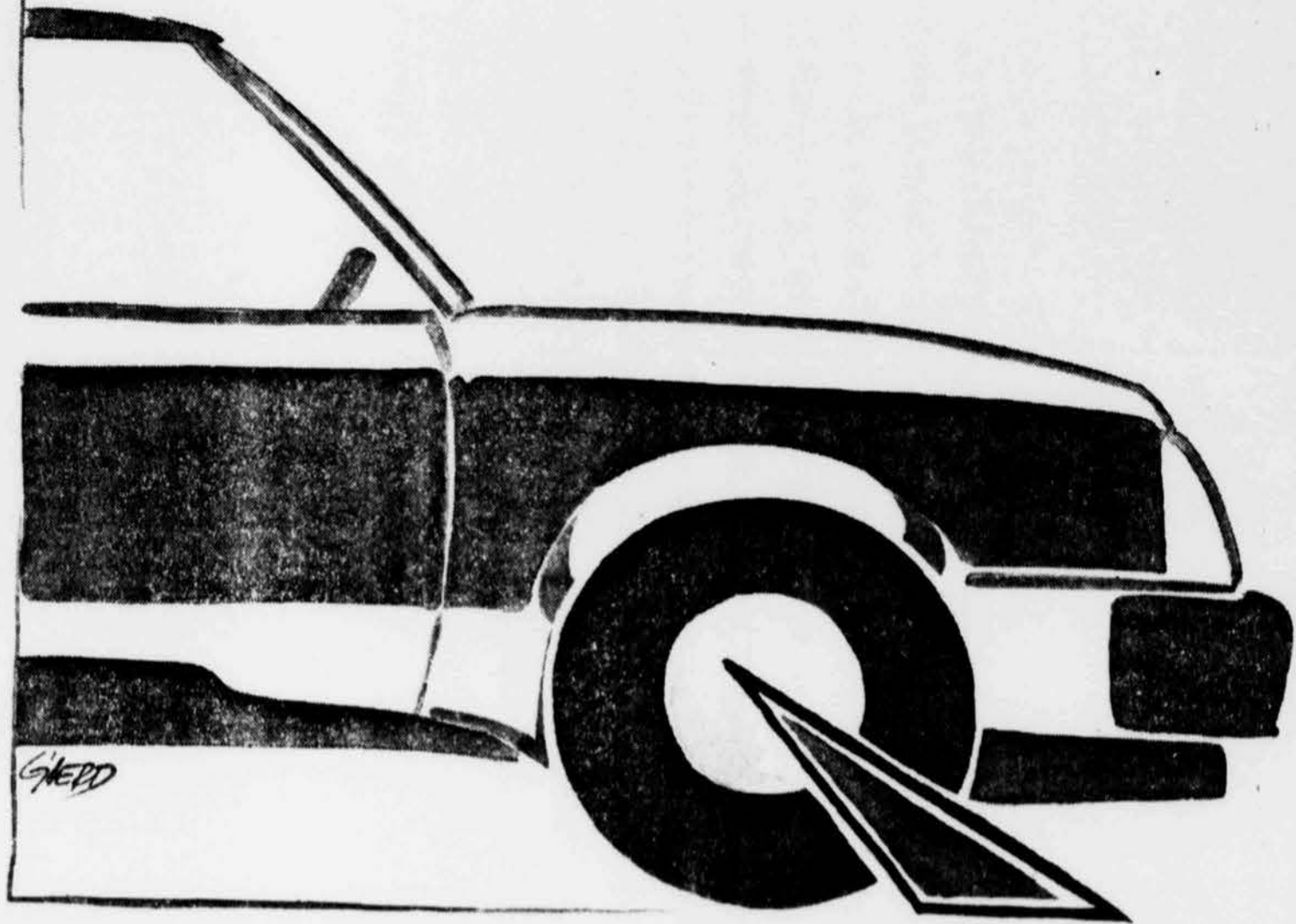
### **Le déneigement rapporte bien**

■ Si le déneigement des rues et trottoirs de Montréal est une vaste et coûteuse opération, les automobilistes en infraction en paient pourtant une modeste part. En effet, l'hiver dernier, la Ville de Montréal a émis 26 368 contraventions pour un montant total de \$1 270 775.

Par ailleurs, le nettoyage des rues s'accommode mal des autos stationnées en illégalité et les remorqueuses sont appelées à la rescousse. Ce qui peut parfois occasionner des dommages aux autos, mais les firmes privées chargées du remorquage sont protégées par des assurances.

L'hiver dernier, la Ville a ainsi reçu 312 réclamations pour des dommages subis lors du remorquage des véhicules. Réclamations qu'elle a transmises à l'entreprise privée. La municipalité n'a donc rien eu à payer à ce chapitre.

# LE SABOT



GNERD

(Tous droits réservés)

## Ottawa de l'avis de Montréal: une sommation peut être unilingue

■ OTTAWA (PC) — Les municipalités ne sont pas tenues d'utiliser à la fois le français et l'anglais dans les sommations et autres documents des cours municipales, soutient le gouvernement fédéral dans un mémoire à la Cour suprême.

Ottawa demande au plus haut tribunal du pays de donner raison à la Ville de Montréal, la semaine prochaine, quand elle entendra la cause d'un citoyen anglophone qui affirme que la sommation qu'il a reçue pour excès de vitesse est invalide parce que rédigée en français seulement.

Cette prise de position du gouvernement fédéral est surprenante puisqu'il a décidé, il y a plusieurs mois, d'appuyer financièrement la lutte de Duncan Macdonald, qui conteste la validité d'une telle sommation.

L'article 133 de la constitution, selon Ottawa, donne le droit à toutes les parties d'utiliser l'une ou l'autre langue à son choix. On ne peut, comme le prétendent M. Macdonald et le groupe Alliance Québec, interpréter la constitution de façon large si c'est pour lui donner un sens qu'elle n'a pas.



## Le SPCUM aidera les conducteurs à s'habituer à la ceinture

Tous les jours, en 1983, les policiers de la Communauté urbaine de Montréal ont infligé en moyenne 35 contraventions à des conducteurs ou des passagers qui avaient omis de boucler leur ceinture de sécurité.

Des automobilistes insouciantes ont ainsi déboursé inutilement \$ 316,625, à raison de \$ 25 pour chacune des 12 665 contraventions émises sur le territoire de la CUM.

À moins que ces personnes ne prennent la bonne habitude de boucler leur ceinture, les contraventions continueront de servir d'aide-mémoire... coûteux !

Le Service de police de la CUM entend en effet, depuis le début jusqu'à la fin du mois de décembre, porter une attention accrue à cette facette de la sécurité routière.

Sans procéder de façon systématique, les agents seront néanmoins chargés de vérifier si les con-

ducteurs et les passagers sont "attachés".

### La ceinture : une assurance

Contrairement à la croyance populaire, les accidents avec blessés surviennent, dans plus de la moitié des cas, lors de déplacement "routiniers", sur des parcours de huit kilomètres et moins : en allant au travail, en faisant des courses, et ainsi de suite. C'est une erreur de se croire en sécurité lorsqu'on ne parcourt que quelques kilomètres.

D'autre part, les risques de perdre la vie lors d'une collision sont de cinq fois moindres lorsque le conducteur et les passagers ont bouclé leur ceinture de sécurité.

Il est donc important de "s'attacher" en tout temps, même pour de courts trajets. Lors d'une collision, le port de la ceinture réduit généralement la gravité des blessures et, dans les cas graves, peut faire la différence entre la vie et la mort.

Ce sont là des raisons suffisantes pour

inciter le Service de police de la CUM à être très attentif, à une période de l'année où les accidents de la circulation griment tragiquement.

Que chacun se passe le mot, non seulement pour éviter les contraventions, mais surtout pour arriver indemne à destination.



**Le sabot de Denver;**

Au cours de toute la période 1983-1984, au Québec et à Montréal plus

précisément, le "sabot de Denver" utilisé par les policiers pour paralyser les véhicules dont les propriétaires violent la loi, fait l'objet d'une vive contestation.

Le 14 novembre 1983 marque pourtant une date importante dans le débat avec le jugement rendu par le juge Gérard Girouard qui affirme que le "sabot de Denver" est illégal, voire inconstitutionnel, vu qu'il viole la Charte des droits de la personne.



Photo Les Archives

**35,000 véhicules sont remorqués chaque hiver à Montréal dans le cadre de l'opération de déneigement.**

## Déneigement à Montréal

# 35,000 véhicules sont remorqués chaque hiver

**Les automobilistes qui ne respectent pas les avis d'interdiction de stationner causent d'énormes problèmes aux déneigeurs.**

**Jean Maurice Duddin**

Ainsi, 35 000 véhicules sont remorqués chaque hiver à Montréal seulement

dans le cadre de l'opération de déneigement.

Les dirigeants du service des travaux publics considèrent que ces milliers de remorquages entraînent

des coûts additionnels importants en plus de retards qui sont tout aussi coûteux.

Une équipe de déneigement, avec souffleuse, au-

to-niveleuse, tracteurs et camions, coûte en moyenne \$1 000 de l'heure.

L'amende de \$20 et les \$35 de frais de remorquage facturés aux automobilistes fautifs sont loin, selon les responsables du service, de couvrir les frais.

Selon l'assistant-directeur Jean-Claude Trudeau, les contraventions couvrent à peine leurs propres frais.

Les frais administratifs en plus des démarches au poste de police du district pour signaler l'endroit où chaque véhicule a été remorqué suffisent à englober l'amende de \$20.

Les \$700 000 récoltés en moyenne chaque hiver en amendes sont minimes comparativement au budget de \$44 millions pour le déneigement cet hiver à Montréal.

La Ville fait donc appel à la plus grande collaboration possible des automobilistes lors des opérations de déneigement.

ÇA VAUT LE...  
COÛT D'Y VOIR

## 35 000 véhicules vont être remorqués

■ Tandis que les cols bleus de Montréal s'affairent à remiser leurs souffleuses, gratteuses, saleuses et autres monstres déneigeurs, les Montréalais retrouvent l'usage de leurs rues et trottoirs. Théoriquement, l'opération déneigement, en

### MARIANE FAVREAU

orange, ils sont installés en bordure de la rue et indiquent clairement les heures où il est interdit de garer sa voiture.

■ Les panneaux sont en place, et les feux allumés, au moins quatre heures avant le moment d'entrée en vigueur de leur commandement. Ainsi, si le stationnement est prohibé à partir de 19h, il y aura avertissement au moins à partir de 15h.

Si le déneigement va plus lentement que prévu, les ouvriers doivent enlever les panneaux ou éteindre les feux orange. Ou les modifier pour la période qui suit. « On est en train de demander à tous nos contremaitres de bien suivre cette procédure », explique M. Morency. Il n'est donc pas question que le même panneau prohibant le stationnement une nuit reste en vigueur deux ou trois nuits de suite sans que le déneigement se fasse.

■ Quand les monstres déneigeurs approchent, on avertit les résidents au moyen de la « flûte parisienne » (pin-pon-pin-pon). Cela peut commencer deux heures avant le début des travaux jusqu'à cinq minutes avant. De plus, les véhicules de service ont des feux giratoires qui alertent également les citoyens.

■ Si, malgré tout, il reste des véhicules dans la rue à l'arrivée des déneigeurs, les préposés au stationnement se mettent à l'oeuvre : une contravention de \$15 ou \$30 pour le véhicule en infraction. (L'amende varie selon l'infraction.)

■ Puis, la remorqueuse entre en action et toue le véhicule dans un espace dégagé ; ce peut être dans une rue adjacente. Ajouter \$35 à la première contravention. D'heure en heure, les rapports de ces opérations sont transmis au poste de police. On parle de 35 000 véhicules ainsi remorqués chaque hiver.

■ Si la voiture est endommagée dans l'opération, on adresse sa réclamation à la Ville dans les 30 jours suivants. Celle-ci la fait parvenir à la compagnie remorqueuse qui en avise ses assureurs. Mais ces cas sont très rares.

■ N'attendez pas que la Ville dégage votre ruelle pour vous permettre de garer l'auto dans la cour. À Montréal, les ruelles ne sont pas déneigées par les pouvoirs publics. Cependant, des voisins se cotisent parfois pour se payer un déneigeur. Les coûts sont suffisamment élevés avec le déneigement de 1 857 km de rues et 3 356 km de trottoirs sans taxer les contribuables pour le déblaiement des ruelles, explique-t-on.

Tout en écoutant la météo, les cols bleus graissent, huilent, réparent présentement leur équipement en prévision de la prochaine chute de neige. M. Morency confirme qu'il s'est produit quelques bris d'équipement, mais rien d'exceptionnel.

Ce qui a surtout retardé le déneigement, cette fois, ce sont les pratiques en vigueur aux postes de courtage des camionneurs. Comme il y avait beaucoup de neige, on devait faire appel à des camions supplémentaires, et le seul lieu où en trouver, c'est à ces postes qui exigent des prix que la Ville ne veut payer.

À l'aréna

## Les bénévoles et les parent écopent

Tout comme nous l'avions prédit lors de nos articles antérieurs, les parcomètres placés au stationnement de l'aréna locale a fait des victimes durant le temps des fêtes; nous avons mentionné que les parents des jeunes sportifs seraient touchés pécuniairement et c'est ce qui s'est passé alors que de nombreux participants aux activités des jeunes se sont vus gratifiés d'une contravention, c'est plus que regrettable car il est assez difficile d'obtenir l'aide de bénévoles et si les autorités leur dressent des embûches pécunières bientôt ceux qui sont encore impliqués, parents et bénévoles, se décideront à demeurer à la maison et c'est toute la société qui devra en subir les conséquences.

Nous demandons aux autorités de canceler les contraventions qui furent émises durant cette période et aussi de voir à trouver les moyens pour que tels actes ne puissent se répéter à l'avenir; nous osons espérer que nos conseillers municipaux feront les pressions nécessaires pour que satisfaction soit donnée aux gens de St-Michel.



The familiar plot thickens.  
The *Jerusalem Post* reports  
the latest plague to hit Israel.  
The Denver Boot arrived two  
weeks ago. Big arguments in the  
streets.

## Hold court at night: councillor

Councillor George Savoidakis says he wants to give "the little guy" a chance to fight traffic tickets without missing work.

So he asked the city administration this week to consider operating its municipal court at night a few times a month, like other smaller municipalities around Montreal.

And there are plenty of violations to fight: The police and the city's Green Onions gave more than 1.1 million parking tickets in 1983 — and fewer than one per cent of motorists contested them.

The police issued another 376,918 traffic violations. Slightly more than

"The system would be more democratic and fair if people had access to the courts (after work)," said Savoidakis of the ruling Civic Party, who represents the Jean Talon district.

Yvon Lamarre, chairman of the city's executive committee, told Savoidakis the administration would look into his proposal.

The city's municipal courthouse on Gosford St. operates from 10 a.m. to 4:30 p.m.

# Le sabot de Denver a rapporté \$1,6 million

■ C'est en juillet 1983 que l'utilisation du « sabot de Denver » a fait son entrée dans les moeurs du contentieux municipal de Montréal. Depuis, « la greffe du sabot » a rapporté « directement » \$1 600 000. Il faut rappeler que l'introduction, à Montréal, du « sabot de Denver », a été d'un bout à l'autre l'affaire exclusive du contentieux !

## CONRAD BERNIER

Le directeur-adjoint du contentieux municipal, Me Jules Allard, estime que l'efficacité du sabot a été double : « Son utilisation, c'est sûr, a d'abord permis de nettoyer des dizaines de milliers de vieux dossiers et de récupérer, depuis juillet 1983, pour \$1 600 000 d'amendes impayées. Il reste à peu près 50 000 de ces dossiers de contrevenants chronique dans nos classeurs. Mais le grand mérite du sabot, c'est d'avoir déclassé les cervelles et modifié les comportements, soutient Me Allard. A ce chapitre-là, la rentabilité indirecte de l'utilisation du sabot a été cinq fois supérieure à sa rentabilité directe de \$1 600 000. »

En bref, maintenant, de plus en plus d'automobilistes, dont l'allergie aux contraventions n'a pas diminué pour autant, préfèrent les payer sur-le-champ ou dans les délais prévus plutôt que de se voir livrer un mandat de saisie ou greffer un sabot. A preuve, au cours des trois premiers mois de l'utilisation du sabot — juillet, août et septembre 1983 — on en a posé 4 000, alors qu'on en a posé seulement 500 au cours des deux premiers mois de 1985. Enfin, au seul chapitre de la diminution des frais d'administration du système — celui-ci a enfin retrouvé une crédibilité — ça roule superbement !

« L'opération-sabot », qui avait démarré en juillet 1983 avec des allures de safari infernal, s'est civilisée depuis quelques mois. Par suite d'une directive du contentieux, les huissiers mettent maintenant des gants, livrent plus de mandats de saisie et posent moins de sabots. Que personne ne s'y trompe : c'est toujours la même main de fer, mais concentrant ses muscles et sa force dans un gant de velours... d'avis et de mandats de saisie!

« Nous avons compris, explique Me Allard, qu'il fallait baliser l'opération, la rendre moins agressive, sauf dans les cas où la présomption de mauvaise foi est éclatante. Tout cela était possible parce que le cadre juridique de l'opération avait été rigoureusement précisé et parce que les cas problèmes avaient considérablement diminué. » Enfin, Me Allard conclut que le « système du sabot » passera comme beaucoup de systèmes. Aussi croit-il que le système idéal, parce que moins coûteux, plus radical et plus efficace, serait celui qui permettrait de bloquer le renouvellement du permis de conduire et des assurances-automobile aussi longtemps qu'un dossier informatisé signalerait des contraventions impayées.

## Huissiers déboutés

■ Le bureau d'huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés, qui en avait appelé, devant le directeur du Bureau d'administration de la loi sur les huissiers, de deux décisions rendues par les protonotaires Claude Dufour et Ronald Chassé, viennent d'être déboutés de ce pourvoi, de façon finale, par Me Georges Gendron.

Dans un cas, les protonotaires montréalais avaient réduit respectivement de \$2 023,51 à \$499,46, et de \$491,76 à \$174,46 les factures envoyées à MM. Ricky Deraiche et Frank Jeudi, comme comptes globaux d'honoraires et de débours dans l'exécution de nombreux mandats émis contre eux par la Cour municipale de Montréal alors que sévissait l'épidémie, si l'on peut dire, de sabots de Denver.

## Complaint dept. (2)

More peeves, complaints, and potshots this week. Our first is against the gremlins who struck us last week.

Our first tongue-in-cheek complaint should have read: **the days of the week are out of order.** This complaint is based on the observation that after a hard week's work a day of rest, Sunday, would be more welcome than a day of shopping, Saturday.

This could be easily corrected by changing the order of the two weekend days. If Sunday were first virtually everything would be closed, we could all relax and be in fine fettle for a day of shopping on the second day off.

The economy would boom.

What makes matters even worse is that on Saturday, the one day working people can shop during the day without skipping work or extending their lunch hour, they close the stores an hour earlier! They (the provincial government in this case) must *want* to restrain commerce.

**The God of parking meters is unjust.** We're big fans of the parking meter invasion. They offer the fair hope of a spot to many who would otherwise not drop into a downtown store. They prevent monopolization of a space by one person for a day and they are fairly priced.

But it seems to us there is an obligation on the city to see that the damn things are accurate. We've run into many that shortchange the customer by three minutes or more on two hours. Since the penalty is a \$15 parking ticket, it seems to us the city could adjust the meters to give a break to the consumer.

You can fight a parking meter ticket and win, but who has the time or the will to make parking-meter-justice a life's work?

In an age when everyone wears a quartz wrist watch accurate enough to launch space rockets, it seems to us parking meters that keep time are a small matter.

**The federal government is run by a political party whose name doesn't mean anything.** *Progressive* means "moving forward, advancing" according to the Oxford dictionary while *conservative* means "averse to rapid changes". The two terms cancel each other out. This can be useful at times — when the party is popular and trying as all parties do, to be all things to all people — voters *may* look at the word they prefer in the party name and ignore the other. We think it more likely that the name works against the party, because *conservative* is a negative word.

It implies old-fashioned, rigid, hide-bound, not innovative, authoritarian. It's also the dominant word of the party title — no one ever calls them "the progressives" while many call them "the conservatives".

The liberals don't have this problem. *Liberal* is a positive word, associated with nice thoughts like generosity and open-mindedness and liberty. As we've seen, it's been no impediment to conservative and even retrograde policies; it's flexible Liberal means what the party says it means as at the time. *Progressive* is also that kind of word and we suggest the Tories make it the only word in their name. "Progressive party of Canada" has a nice ring to it; it's not limiting in political terms, and it could pay off electorally.

**Too many doctors?** The Globe and Mail assures us this is so.

A plague of them (pardon the expression) can be expected by the year 2000. The Globe goes on to say that since doctors earn \$100,000 a year, a surplus of 6,000 will cost us six hundred million dollars. This ignores the economic rule of supply and demand — if there are ever that many, the price will come down as it does for everything in over-supply.

This is all based on a study commissioned by deputy ministers of health in the provinces. We hope they don't act on it.

We haven't noticed doctors going door-to-door looking for sick people to treat. We haven't noticed qualified doctors leaving the profession to take on something with a future. We haven't noticed doctors lined up to wait for a sick person's time.

We *have* noticed two hour waits for doctors at clinics; we *have* noticed one-month waits for appointments with specialists.

What could be better than a society with "too many" doctors? We could embrace preventative medicine. We could have doctors with time to explain what's wrong with us outside of major crises. We could have a society in which medical care is not only paid for by the state, but made comfortably and easily accessible.

That's it for us in the peeves, complaints and potshots department. If you have any you'd like us to air, send them to **Editorial Complaints, The Downtowner, 2130 Tupper St., Montreal, H3H 1P2.**

## **Gazette Probe**

**RAY DOUCET**



---

Got problems? Need help? Write  
Gazette Probe, C.P./P.O. Box 366,  
Place d'Armes, Montreal, P.Q.  
H2Y 3R8

*Please PRINT name, address and  
include a daytime phone number.*

---

## **City cancels parking ticket**

*I am waging a losing battle with the City of Montreal since receiving a ticket from one of our world renowned Green Onions.*

*I parked my car last Jan. 5 on Mansfield St., put money in the meter and went shopping.*

*I got back to my car within plenty of time since I had put enough coins in the meter for 120 minutes, then returned and added more.*

*I had about an hour to spare.*

*However, there was a parking ticket under my windshield wiper.*

*I checked the ticket and found the violation had been for the meter next to mine.*

*I flagged a passing police officer and he said I might have placed the coin in the wrong meter.*

*I then sent the city traffic department a copy of my ticket with a letter of explanation, but that was rejected.*

*A few days ago I received a summons.*

**James Gore  
Beaconsfield**

*The traffic lads rechecked the facts and cancelled the ticket.*

## Bisbille chez les poseurs de sabots

■ Même si on a cru, à un certain moment, que les firmes d'huissiers engagées dans l'application des Sabots de Denver allaient rapidement faire fortune à ce petit jeu fort désagréable pour les automobilistes négligents, ce ne serait pas forcément le cas. L'un des principaux bureaux du genre vient même d'annoncer sa dissolution : Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés, qui ont pignon Place d'Armes.

Fondateurs et associés de la première heure, MM. André Rocheleau et Benoit Dion ont en effet déposé au greffe de la Cour supérieure, hier, une requête en dissolution de l'entreprise et une seconde pour réclamer la nomination immédiate d'un liquidateur.

La firme Samson-Bélaïr, proposée pour accomplir cette tâche, serait également chargée d'administrer, tout au moins temporairement, deux sociétés de gestion parentes : Informa et Protec.

# ZIZANIE CHEZ LES HUISSIERS

**(R.M.) — Le sabot de Denver serait-il en train d'étouffer l'une des sociétés de huissiers de Montréal qui a la charge de le poser? En tout cas, la zizanie ronge de l'intérieur le groupe de huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et associés, de la Place d'Armes, à Montréal.**

En Cour supérieure, hier, deux des trois fondateurs du groupe en 1975, les huissiers André Rocheleau et Benoît Dion, ont annoncé officiellement qu'ils se dissociaient du groupe et en provoquaient la dissolution immédiate.

Ils demandent également au tribunal qu'il ordonne la liquidation immédiate des actifs de la société par l'entremise du cabinet de comptables Samson, Bélair.

Rocheleau et Dion font valoir que le troisième fondateur du groupe, Jean-Marc Paquette, et sept autres associés tentent depuis quelque temps de les évincer à vil prix, notamment en les écartant systématiquement de la gestion de l'entreprise.

Rocheleau et Dion disent que leurs associés ont réduit leur statut à celui d'associés pour assumer le passif de l'entreprise et de «salaires» quant à l'encaissement des profits et à la gestion de l'affaire.

Quand le groupe a appris le départ de Rocheleau et Dion, il a tenté de les amener à signer l'engagement de ne pas leur faire concurrence à l'avenir. Comme les deux hommes ont refusé tout net, les autres associés, alléguent les requérants, auraient décidé arbitrairement de réduire la part des profits qui leur revient.

On a vu récemment, dans une autre cause plaidée devant la Cour supérieure, que les services de huissiers, depuis la pose du sabot sur les voitures d'automobilistes qui ne paient pas leurs contraventions, pouvaient être fort lucratifs (pour eux bien plus que pour la Ville de Montréal!).

Mais les Rocheleau et Dion soutiennent que «la situation financière (de la société Paquette et associés) s'aggrave de jour en jour». Ils prétendent aussi qu'on veut les forcer à assumer la responsabilité conjointe d'une nouvelle dette de \$300,000, sans cependant les informer de leurs bilans personnels.

Le Code civil prévoit qu'un ou plusieurs associés d'une société peuvent, pour une variété de raisons, en réclamer la dissolution. Rocheleau et Dion demandent en l'occurrence une intervention judiciaire.

## La bisbille règne chez des champions du Sabot

■ Même si on a cru pendant un certain temps que les firmes d'huissiers engagées dans la pose du Sabot de Denver allaient rapidement faire fortune, ce ne paraît pas forcément être le cas.

Si l'on s'en rapporte, en effet, à la nouvelle inattendue de la dissolution de l'un des principaux bureaux du genre, on doit croire que cette activité particulièrement désagréable pour les automobilistes négligents n'est pas le pactole. La firme Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier et Associés, qui a pignon sur rue, Place d'Armes, où se trouve aussi son centre des opérations, éprouve de sérieuses difficultés.

Fondateurs et associés de la première heure, MM. André Rocheleau et Benoit Dion ont déposé au greffe de la Cour supérieure une première requête en dissolution de l'entreprise, et une seconde pour réclamer la nomination immédiate d'un liquidateur.

La firme Samson Béclair, proposée pour ac-

complir cette tâche, serait également chargée d'administrer, au moins temporairement, deux sociétés de gestion parentes: Informa et Protec.

MM. Rocheleau et Dion se plaignent notamment de ce qu'on cherche à les évincer de la firme à vil prix, que la dissension est constamment provoquée au sein des associés, et qu'ils ont eux-mêmes perdu tout droit de regard sur les opérations qui continuent pourtant comme si de rien ne n'était. Ils ont l'impression d'être toujours des associés pour ce qui est du passif de l'entreprise, mais en même temps de n'être que des salariés quand il est question de la gestion et des profits.

C'est ainsi qu'on voudrait les faire participer à un endettement additionnel de \$300 000, sans les mettre au courant de tout ce qui touche à cette décision. La situation financière serait devenue sérieuse, et c'est une des raisons qui les portent à réclamer la liquidation immédiate.



## ■ Angle des contraventions

Lettre adressée au maire Jean  
Drapeau.

UNE MULTITUDE de contribuables doit se questionner tous les jours aux heures de pointe, voyant deux ou trois voitures de police interceptant sans cesse des automobilistes rue Christophe-Colomb juste au nord de Crémazie, passé le Métropolitain. Je me demandais, depuis des mois et des mois, la raison de ce déploiement de forces constabulaires. Filait-on trop vite entre Jarry et Crémazie ? Vérifiait-on freins, phares, etc.

Vendredi dernier, j'ai su. Mon tour était venu. C'est un piège, c'est une « slot-machine » ! Très payante pour la police. En roulant vers Ahuntsic, sur Christophe-Colomb, il est interdit d'utiliser la voie de gauche. Une mini-affiche, paraît-il, plus au sud l'indique. Même si personne n'est derrière votre véhicule, même si vous n'empêchez personne de tourner à gauche, c'est la contravention ! Ce n'est pas donné : ça vous coûtera \$ 30. Le « feu vert », coin Crémazie, ne contient ni fléchette obligatoire, ni clignotant usuel, rien !

Dans une seule journée, allez-y voir, on « capture » une centaine de « victimes ». Ça fait \$ 3,000 par jour ! Ça fait \$ 15,000 par semaine, ça fait \$ 60,000 par mois. Oui, ça fait un demi-million par année ! Du vol ! C'est l'État-bandit ! Au lieu de poser un placard bien visible, des feux adéquats comme, par exemple, coin Berri et Chéri, monsieur le maire, on préfère ce *hold-up* policier rémunérateur ! Or les contribuables consentent à payer à une force policière pour :

- 1) la prévention du crime;
- 2) faire respecter lois et règlements.

Mais en démocratie, la publicité des règlements doit être claire, sinon la police joue aux *cow-boys*. Après mon « arrestation », j'ai prévenu les policiers-agents-collecteurs de ce « casino » à ciel ouvert : « Il va falloir vous trouver une autre « slot-machine ». Le gribouilleur des tickets m'a dit : « Tant mieux, on est fatigué d'écrire ! »

Ai-je bien senti une certaine honte chez ces « adultes » instruits, diplômés sans doute d'une bonne école de police, possédant un DEC sans doute, à jouer les Robin-des-Bois de la municipalité ? Le capitaine du poste de police du quartier est-il tout content de ce « butin » quotidien ? Un policier coûte quoi : \$ 50 ou \$ 75 par jour ? C'est du gros *business* ! Jadis, les « moines » du Grasset — c'était un bois touffu — disaient aux élèves qu'il y avait des filoux et des lascars dans ce boisé ! C'était donc vrai ? Ils sont armés et en uniformes !

— CLAUDE JASMIN

écrivain,  
(contravention no 55011695,  
agent 2949,42).

Montréal, 25 mars.

## HOLD-UP QUOTIDIEN EN UNIFORME

Monsieur le maire Jean Drapeau.

Une multitude de contribuables doivent se questionner tous les jours aux heures de pointe en voyant deux ou trois voitures de police interceptant sans cesse des automobilistes rue Christophe-Colomb, juste au nord de Crémazie, passe le Métropolitain. Je me demandais, depuis des mois et des mois la raison de ce déploiement des forces constabulaires. Filait-on trop vite entre Jarry et Crémazie? Vérifiait-on freins, phares, etc.

Vendredi dernier, j'ai su. Mon tour était venu. C'est un piège, c'est une «slot-machine»! Très payante pour la police. En roulant vers Ahuntsic, sur Christophe-Colomb, il est interdit d'utiliser la voie de gauche. Une mini-affiche, paraît-il, plus au sud, l'indique. Même si personne n'est derrière votre véhicule, même si vous m'empêchez personne de tourner à gauche, c'est la contravention! C'est pas donné, ça vous coûtera \$30,00. Le «feu vert», coin Crémazie, ne contient ni fléchet-

te obligatoire, ni cignotant usuel, rien!

Dans une seule journée, allez-y voir, on «capture» une centaine de «victimes». Ça fait \$3,000, par jour! Ça fait \$15,000 par semaine, ça fait \$60,000 par mois. Oui, ça fait un demi-million par année! Du vol! C'est l'État-bandid! Au lieu de poser un placard bien visible, des feux adéquats comme, par exemple, coin Berri et Cherrier, monsieur le maire, on préfère ce «hold up» policier rémunérateur! Or les contribuables consentent à payer

une force policière pour, 1) la prévention du crime, 2) pour faire respecter lois et règlements, mais en démocratie, la publicité des règlements doit être claire, sinon la police joue aux «cow-boys». Après mon «arrestation», j'ai prévenu les policiers-agents-collecteurs de ce «casino» à ciel ouvert: «Il va vous falloir vous trouver une autre «slot-machine», le griboilleur des «tickets» m'a dit: «Tant mieux, on vient fatigués d'écrire!»

Ais-je bien senti une certaine honte chez ces «adultes» instruits, diplômés sans doute d'une bonne école de police, possédant un Dec sans doute, forcés à jouer les «Robin-des-Bois» de

la municipalité? Le capitaine du poste de police du quartier est-il tout content de ce «butin» quotidien? Un policier coûte quoi, 50 ou 75 dollars par jour? C'est du gros «business»! Jadis, les «moines» du Grasset, c'était un bois touffu, disaient aux élèves qu'il y avait des filoux et des lascars dans ce boisé! C'était donc vrai? Ils sont armés et en uniformes!

Claude Jasmin  
écrivain  
Montréal



Claude Jasmin

**MICHAEL  
FARBER**



## Day traffic court fine with us: city

Given the choice between doing the right thing on the traffic-fines issue or filling its coffers at the speed of sound, guess which the Montreal city administration has picked?

The proper thing would have been to open the municipal courthouse in the evenings so citizens could fight traffic or parking tickets without taking a day off work.

Instead, the court will suspend its normal business beginning Monday and for two weeks hear the cases of the 3,000 people contesting tickets.

If 3,000 folks are willing to go to the wall for their rights during bank hours, when presumably many of are forced to leave work, imagine how many would fight tickets if court were open a few nights a month.

Given the current stacked deck, fewer than 1 per cent of motorists bothered to fight the 1.1 million tickets handed out last year, which — given Montrealers' road skills — primarily were based on merit.

The city, of course, does not want you to fight a traffic ticket. It wants you to pay your tickets, and quickly, which is why some of you will be hustled through the halls of justice before the end of the month. While many of you may win those cases, the city is bound to pick up a hefty chunk of fine money for which it has been waiting as long as two years.

Traffic and parking tickets are the grease that turns the city's wheel, wondrously effective forms of indirect taxation. In 1984, Montreal collected \$60 million in traffic income (\$39 million in fines, \$13 million from municipal parking lots, \$8 million from parking meters), about 5 per cent of its revenue.

The city budget surplus for 1984 was \$21 million. Without traffic money, there would have been a deficit of \$39 million.

That is the big picture, not necessarily relevant viewing if a Green Onion has nailed you for \$20 and you have to take a day off — without pay — to fight it.

### It's cheaper to pay fine

It is easier to write a cheque and be done with it because the essence of the traffic-fine issue is compensation: Even if you win in court, you receive no direct compensation (although you have avoided losing money). Indeed, it may cost you even more than what you save. You lose for winning.

To ease both the legal backlog the city contends is the focus of its two-week blitz and to give people a fair shake at jurisprudence, Councillor George Savoidakas of the Civic Party proposed two months ago that traffic court be open a few nights a month.

The administration said it would look into the matter. So it looked, found it could squeeze some bucks out with a traffic offensive, grinned, and went for it.

"No, I'm not satisfied with the city's solution," said Savoidakas, a part-time renegade in a party where the diversity of opinion — to borrow from Dorothy Parker — ranges from A to B. "I think the city should have been concerned with opening and humanizing the system.

"The cost would have been immaterial. You already have a guard at the courthouse every night. You would need a judge, a stenographer, a cashier, maybe four or five people.

### Powerless to fight a ticket

"What would it cost — \$100,000, \$300,000? Whatever, it would have been justified because the system has got to fit the taxpayers, not the other way around.

"A guy works in a factory, he's powerless to fight a ticket now. So he gets angry with the system, he gets angry with the police force. These are the things that can mushroom and help undermine society.

"In fairness, a citizen has a right to have his or her complaint heard without it costing him something."

Maybe you should drop a note to that effect to your friendly city councillor.

But a city operates less on goodwill than on the dough its drivers shell out for transgressions. Last fall the city announced that by the end of next year 5,000 parking meters will be added to the 10,000 already in use — all the more swag to help Montreal pay its bills.

With no night traffic court, the problem of community access still has not been solved.

With the new meters, Montrealers will be quartered and dined to death.



**PARKING METER  
Feed me or fight me**

**Les autos "balacent"  
le budget montréalais**

• Ne vous surprenez pas que les policiers et les "petits hommes verts" vous harcèlent à tout moment pour vous distribuer des contraventions de toutes sortes. En 1984, la Ville de Montréal a perçu 60\$ millions des automobilistes: 39\$ millions en amendes, 13\$ millions dans les stationnements publics et 8\$ millions dans les parcomètres. Le surplus municipal a été de 21\$ millions, ce qui veut dire que, sans les automobilistes, Montréal aurait enregistré un déficit de 39\$ millions.

# Most traffic, parking violators will win case: lawyers

By DAVID JOHNSTON  
of The Gazette

Most of the 3,000 people who go to trial beginning today in Montreal municipal court for non-payment of traffic and parking tickets will win their cases, prosecutors and defence lawyers predict.

They will win because the people who issued those tickets — Montreal Urban Community policemen and the city's "green onions" parking

patrol — won't be there to testify against them, the lawyers say.

Today, municipal court will suspend normal operations for two weeks to process a four-month backlog of traffic-related cases. About 80 per cent involve moving violations, such as running red lights and not stopping at stop signs.

Policemen won't testify in these cases. The police department plans to send officers to testify only in "serious" traffic-related trials, such

as hit-and-run cases.

For budgetary and manpower reasons, the department in 1982 stopped sending officers to testify in less serious cases. Overtime costs were proving to be prohibitive. Instead, prosecutors will rely on police reports, which are often sketchy. Defence lawyers say most people charged with moving violations will be acquitted if they testify under oath that the police report is inaccurate.

One senior legal-aid lawyer, who wanted to remain anonymous, said: "If you swear under oath the report is wrong, it's up to the Crown to prove you wrong. And, in cases where the policeman isn't there to testify, it can't."

The lawyer added: "It isn't just enough to show up; you have to say something intelligent. If the police report says you didn't stop at a stop sign, you have to say something like, 'Your honor, I had already stopped

before the policeman saw me. He saw me when I had started again.'"

Jean-Pierre Bessette, prosecutor in charge of traffic-related cases, replied: "It's clear that the conviction rate will be lower in cases where the policeman isn't there than in those where he is."

He said the conviction rate last year for moving violations was "about 45 or 50 per cent."

The "green onions" stopped testifying at trials of people contesting

parking tickets in 1980. It is just as easy to beat a parking ticket as a traffic ticket, lawyers say.

Only 1 per cent of people issued parking tickets contest them, compared with 2.5 per cent of those issued traffic tickets, municipal court figures indicate.

Last year, the city collected \$39 million in traffic and parking fines. It collected another \$13 million from its 125 parking lots and \$8 million from 10,000 parking meters.

CONTESTATION DES « TICKETS »

## Pas de ruée sur la Cour municipale

■ « Normalement », les abords de la Cour municipale auraient dû être noirs de monde. C'est en tous les cas ce que certains craignaient en apprenant que la Ville de Montréal avait organisé un « blitz » de deux semaines pour faire com-

### LILIANNE LACROIX

paraître les citoyens désireux de contester une contravention. Les chiffres, en effet, faisaient croire au pire. Pour ces deux semaines, on a prévu entendre un total de 2448 causes. Cela semble énorme. Si l'on situe la moyenne entre \$15-20 par cause, on joue donc avec un montant global de quelque \$35 000-50 000. Si la Ville empoche habituellement la moitié de ce montant, environ 50 p. cent des contestataires gagnent leur cause.

Pourtant, hier, les parages des diverses salles d'audience demeuraient étonnamment calmes, presque déserts. « C'est encore plus tranquille que d'habitude », lançait placidement un gardien. Au total, six des neuf cours sont réservées exclusivement à l'audition de ces cas de contestation, qu'il s'agisse d'infractions de circulation ou de stationnement. Certaines journées, le juge peut entendre de 40 à 50 causes.

« Je suis déjà venu contester une dizaine de fois, et à chaque fois, j'ai eu gain de cause, avoue Léo Brossard, un administrateur. Comme je travaille à mon compte, je puis me permettre de prendre du temps dans la journée. Mais c'est quand même frustrant. Surtout quand on vous convoque pour 10h et que vous apprenez, en lisant le rôle, que votre cause n'est prévue que pour 14h30. Je reviendrai donc cet après-midi. Cette fois, il s'agit d'un problème de parcomètre. Ça ne fonctionne jamais décentement, ces engins-là. »

### « Ils n'auront pas mon \$25 »

M. Herman Dumont, lui, prenait la chose du bon côté : « Ça traîne depuis le 23 juin, expliquait le jeune chef de train. Je suis ici pour non-possession de mon permis de conduire. Pour-

tant, je l'avais. Mais en baissant le pare-soleil pour l'atteindre, tous mes documents se sont éparpillés dans l'auto, et je n'ai jamais pu retrouver le fameux permis qui avait glissé sous le siège. Heureusement pour moi, je travaille de nuit. Alors je ne subis aucune perte de salaire en venant ici. Si j'avais été coupable, je me serais tu et j'aurais payé. Mais parce qu'on n'ose pas répliquer, ils font des millions avec nous. Cette fois, ils n'auront pas mon \$25. Et puis, dans le fond, ça n'est pas si pire, venir en Cour. Ça fait une sortie. Ça nous fait voir du monde. »

Même si certains semblent avoir trouvé des avantages au processus de la contestation, seulement un p. cent des gens y ont recours, ce qui occasionne environ 12000 procès par année.

### Relié aux points de démerite

« Dans les derniers mois, le nombre de dossiers contestés a augmenté, précise Me Jules Allard, directeur-adjoint au service du contentieux de la Ville de Montréal. Si les chiffres se maintiennent sous un p. cent dans les cas d'infractions de stationnement, ils voisinent maintenant les deux p. cent dans les cas d'infractions à la circulation. Cette augmentation pourrait bien avoir un certain rapport avec la plus grande rigueur dans le système des points d'inaptitude. Certaines gens, qui se voient menacés de perdre leur permis, retardent l'échéance en contestant. Comme les points sont effacés au bout de deux ans, cela leur permet souvent d'éviter la suspension de leur permis. »

Me Allard ne cache pas que l'augmentation du montant des amendes décrétée par le code de la sécurité routière amène aussi le public à contester des contraventions jugées « discutables ».

Pour la Ville, cette opération-blitz est avant tout en une mesure administrative destinée à éviter d'accumuler trop de délais dans l'audition de causes « mineures ». « Par principe, explique Me Allard, on ne veut pas laisser traîner les choses. »



photo Jean Goupil, LA PRESSE

Malgré l'opération-blitz de contestation des contraventions, la Cour municipale est demeurée à peu près déserte.

# Round 1 goes to The Accused in Montreal's traffic-trial blitz

By DAVID JOHNSTON  
of The Gazette

It was The Accused 3, the City of Montreal 2 yesterday.

As expected, the majority of the 300 or so people who stood trial in Montreal municipal court on traffic-related charges were acquitted because policemen generally weren't there to testify against them.

About three out of every five defendants were acquitted by the six judges presiding over Day 1 of the court's special two-week blitz to clear a four-month backlog of 3,000 traffic cases.

But the victories were bitter-sweet. Defendants were frustrated that they had missed work — and in some cases lost a day's pay — to get justice. They were angry because they had been told to show up at 10 a.m. and had to wait up to six hours to be heard. They were angry because, in some cases, they had been referred to the wrong courtroom by the court's information staff.

Even prosecutors, handling 50 trials each, were testy at times with aggressive defendants.

"Justice doesn't pay because it costs you more to fight the ticket (in lost pay, babysitting fees, etc.) than if you paid it," said Suzanne Reisler, whose sister, Janie Besner, was acquitted of a charge of not stopping at a red light last spring.

For the two weeks, six of the court's nine rooms will hear only traffic-related trials to clear a backlog that had threatened to hamper normal court operation.

There were no surprises yesterday. In cases in which policemen didn't show up to testify, defendants were usually acquitted.

(Policemen are only testifying in serious cases, such as alleged hit-and-runs. For budgetary and manpower reasons, in 1982 the police department stopped sending officers to testify for minor moving violations. Prosecutors use police reports instead.)

In a typical case yesterday Wojciech Stanco was tried on a charge of not stopping at a stop sign in N.D.C. last May.



Smiling sisters: Suzanne Reisler, Janie Besner leave courtroom yesterday.

Gazette, Gordon Beck

"My explanation, your honor, is that I did stop," he said. "The policeman stopped me two blocks farther east. He told me he heard me reduce to third gear and that indicated to him I didn't fully stop."

The officer wasn't there and Judge Micheline Corbeil-Laramée gave him the benefit of the doubt.

Outside the courtroom, Stanco said he told the officer he planned to contest the ticket and was told: "You have no chance. It's your word against mine."

In another case, Raymond Bernard was tried on a charge of disregarding a traffic sign last February at the corner of Henri Bourassa and L'Acadie Blvds. He was driving east on Henri

Bourassa in the left lane. An officer ticketed him, saying he had failed to make an obligatory left turn from that lane.

Bernard said under oath that the sign above the left lane is ambiguous, with an arrow pointing straight ahead and another arrow branching to the left. Obviously I had a choice, he said. He was acquitted.

**Grâce à  
Dimanche-Matin  
La CUM  
a payé  
...vite!**

**par Pierre Plante**

L'article publié il y a deux semaines dans *Dimanche-Matin* sous le titre "Il veut saisir cette auto-police", n'a laissé personne indifférent, puisque la cause de M. Gaston Prévost a été l'objet d'un dénouement fort rapide.

On se souvient que M. Gaston Prévost voulait saisir une auto-patrouille de la police de Montréal, après que la Communauté Urbaine de Montréal condamnée par la Cour provinciale a payer la somme de 270\$ au citoyen, eut dépassé le délai pour faire le payment.

"L'article que vous avez écrit a fait avancer l'affaire très vite. Je me suis présenté aux bureaux de la CUM dans la semaine qui a suivi la publication de l'article. Le responsable m'a dit qu'il avait vu un chèque à mon nom, mais qu'il avait été posté au Palais de justice. Une fois là-bas, je n'ai même pas eu à me présenter puisqu'un greffier m'a tout de suite dit: 'M. Prévost, j'ai votre 270 dollars.'" C'est invraisemblable," note le citoyen fier de ses démarches.

**Il aurait pu saisir**

M. Prévost a indiqué qu'une quantité inimaginable d'avocats avaient offerts leurs services afin de mener à bien cette cause pour le moins particulière. Le principal intéressé n'a donné aucun signe de vie, puisque, jusqu'à présent, il a toujours préféré être maître de sa destinée.

"J'ai profité d'une séance d'informations sur la justice pour me renseigner. Un avocat m'a dit que la journée où les photos pour *Dimanche-Matin* avaient été faites, j'aurais très bien pu demander à un huissier de saisir la voiture. Sauf qu'à ce moment là je ne le savais pas et, maintenant que j'ai mon argent, je ne peu plus rien faire. Mais, je dis quand même un grand merci à *Dimanche-Matin* pour leur excellent travail et, surtout, pour avoir pris le temps de m'écouter. Ce fut une expérience très enrichissante pour moi, a conclu M. Prévost.



**Gazette  
Probe**

**RAY DOUCET**



---

---

**Parking ticket  
was a surprise**

*I received final notice today to pay \$43.25 for a 14-year-old parking ticket or face imprisonment.*

*I asked the city to check its computer and was told the ticket was for a speeding infraction in September 1971.*

*I never received notice in connection with this alleged violation.*

*I have had many tickets over the years and paid them all.*

*I told the police I would not pay for an infraction I did not commit.*

*I was threatened with arrest.*

*Can you get the hounds off my case, please?*

**Hellmuth Moller  
Verdun**

The lads at the local police station cancelled the threat. The Green Onions, by the way, would not give an explanation for the ticket.

## LETTRES AU DEVOIR

### ■ Il faut passer par là !

*Lettre adressée à M. Claude Jasmin.*

VOTRE LETTRE publiée le 4 avril dernier dans LE DEVOIR débordait d'une vertueuse indignation, malheureusement injustifiée, à mon avis, ainsi que de quelques inexactitudes qui faussent votre propos. Sur Christophe-Colomb en direction nord, au coin de Crémazie, il est effectivement interdit de continuer tout droit sur la voie de gauche : les automobilistes continuant vers le nord doivent donc emprunter les deux autres voies à droite (deux sur trois, ce n'est quand même pas si mal !). Pour la simple et bonne raison que les DEUX voies les plus à gauche peuvent être utilisées pour tourner à gauche sur Crémazie, ce qui évite ou diminue les engorgements sous le viaduc. Pour éviter les accidents, il est donc nécessaire et normal que les véhicules roulant sur la voie située le plus à gauche tournent toujours à gauche. Contrairement à ce que vous dites, si vous enfoncez cette règle, vous pouvez empêcher quelqu'un de tourner à gauche ! Pis, vous pouvez provoquer un joli accident. Croyez-vous que votre amende de \$ 30 vaut quelques macchabées ?

Ce n'est pas tout. L'obligation de tourner pour les utilisateurs de la voie de gauche est indiquée par deux pancartes différentes, et non pas par « une mini-affiche paraît-il »... Elles n'ont pas les dimensions d'un panneau-réclame, mais si vous ne les avez jamais remarquées, posez-vous des questions. Votre perception de la route et de la circulation aurait avantage à être améliorée, comme celle de nombreux autres automobilistes.

Cette difficulté ou cette incapacité à percevoir des indications, des feux de circulation, des mouvements d'autres véhicules et... des obligations de tourner à gauche met en danger la vie des autres usagers et usagères de la route. Particulièrement des cyclistes dont plusieurs, comme moi, doivent pour tourner vers la gauche sur Crémazie passer d'abord sur la voie du centre sur Christophe-Colomb, et alors vérifier constamment qu'un automobiliste « distrait » passant sur la voie de gauche ne poursuivra pas tout droit pour leur entrer dedans.

Les règles de circulation sont parfois ennuyantes, mais elles sont particulièrement importantes aux intersections, où les conflits sont fréquents. Pour vivre en harmonie, il faut passer par là...

— RAYNALD PEPIN

Montréal, 9 avril.

## Témoign dans deux salles en même temps!

(R.M.) — À la Cour municipale de Montréal, le programme institué récemment pour disposer d'une manière expéditive des contraventions est si rapide que le jeune Daniel Proulx n'a même pas eu le temps d'être entendu.

La semaine dernière, Proulx, un citoyen de Saint-Louis-de-Terrebonne, est convoqué, pour la même heure, à deux salles différentes de la Cour: dans l'une, il doit comparaître dans sa propre cause; dans l'autre, il a à témoigner dans une affaire de délit de fuite dont un autre est accusé.

Il avertit l'agent de sécurité à la porte d'une des salles qu'il se trouve dans la pièce voisine si l'on a besoin de lui et Proulx va rendre témoignage.

C'était un mauvais choix: en son absence, le juge Roger Pigeon l'a jugé coupable et condamné à une amende de \$500, assortie de neuf points de démerite, plus de frais de \$55.

Dans sa propre cause, Proulx voulait contester la contravention de \$200 qu'il avait reçue en juin dernier. On l'accusait d'avoir négligé d'apporter l'aide nécessaire à un blessé dans un accident.

Dans les garages du Complexe Desjardins, Proulx avait reculé par mégarde sa remorqueuse sur une voiture taxi. Il avait même mandé la police. Il tenait à faire valoir son point de vue.

Après avoir été condamné en son absence, il va s'expliquer auprès du procureur Patrick Long, de la Cour municipale, qui refuse carrément d'intervenir.

Hier, Proulx a décidé de demander à la Cour supérieure de commander un nouveau procès. Le tribunal décidera de l'appel le 21 mai.

Proulx juge que ça lui en coûtera cher d'avoir accepté de témoigner pour autrui: en plus des frais judiciaires, il risque de perdre son emploi à cause de l'accumulation des points de démerite.

### ■ **Traquenards policiers et démocratie**

POLICE à traquenard ou police normale ? Toute la question est là. Je veux faire bref. J'ai porté plainte publiquement face à des arrestations massives d'automobilistes coin Crémazie et Christophe-Colomb et les Raynald Pépin et cie m'ont lu de travers. Je suis en faveur des réglementations du trafic, c'est sûr. Mais « contre » les collectes en série d'amendes. J'avais voulu illustrer une seule chose : si, dans un endroit X, les conducteurs enfreignent *très souvent* un règlement, c'est que les autorités en circulation-automobile (des experts bien payés) ont échoué du côté des écriteaux (ou des feux). C'est tout.

Si, au lieu de corriger cette lacune, les dirigeants policiers font se cacher leurs agents pour distribuer « en masse » des contraventions, il n'y a plus démocratie normale mais « pièges ». Il me semble que des citoyens doivent alors protester face à cet abus, dénoncer le « traquenard » policier.

Exemple nouveau, coin Berri et Cherrier (une autre bonne planque policière), l'autre matin un « client » de ce traquenard m'a dit (ainsi qu'à l'agent présent) que la signalisation n'était pas bien explicite mais qu'il n'avait ni le temps, ni les moyens d'aller plaider en Cour. Il a pris son « ticket » en me disant : « taxation involontaire, du vol ».

La démocratie exige l'illustration très claire d'un règlement du trafic. Les Raynald Pépin refusent donc cette exigence élémentaire ?

— **CLAUDE JASMIN**  
Montréal, 22 avril.

### **Parking crackdown planned**

Next week, the Police Officers of Station 25 will begin a new operation designed to make it easier to drive in the Downtown district.

Operation Illegal Parking, from May 5th to May 11th, will include intensified traffic patrols of the Downtown area, and a special crackdown on motorists keen to disobey 'No Stopping' signs.

Police hope that the Operation will help to make life a little more pleasant for pedestrians and drivers alike.

Fines for parking or stopping in a MUCTC Bus Stop Zone, or in a No Parking Zone, will be \$ 20. For such offences as stopping in a No Stopping Zone, blocking a Pedestrian Crossing or a Sidewalk, a fine of \$ 30 will be imposed.

### *City sends refund*

*I received a \$30 parking fine on April 26, 1982, in Montreal. I paid the ticket four days later.*

*I received a summons on the same ticket Jan. 30, 1984, for \$42. I paid it since I could not find the receipt for the original ticket. I found the receipt a few days later, however, and filed for a refund.*

*I was told the cheque would arrive soon in the mail.*

**Jonathan Broad  
Dorval**

The city finally sent the refund.

## **Gazette Probe**

**RAY DOUCET**



Got problems? Need help? Write  
Gazette Probe, C.P./P.O. Box 366,  
Place d'Armes, Montreal, P.Q.  
H2Y 3R8

*Please PRINT name, address and  
include a daytime phone number.*

## **City reduces veteran's fine**

*I am a retired war veteran living in the  
annex of the Veterans' Hospital in Senne-  
ville.*

*While living in Pointe Claire in 1983 I  
turned my old car over to my son so he  
could sell it. One day he got a parking tick-  
et and was also charged for towing the ve-  
hicle in downtown Montreal.*

*I was recently subpoenaed to appear in  
municipal court over the matter.*

*The ticket for \$32 has reached \$322 be-  
cause I was never informed of the several  
notices sent to my son. It's tough being in  
hospital, but it's tougher when nobody  
tells you what is going on.*

*Can you help? I don't feel like spending  
any time in jail since I'm in my 70s.*

**Benoit Dugas  
Senneville**

The City of Montreal's legal department  
showed a great deal of understanding and  
compassion in this case. They had our reader  
file a motion to reduce the charges, and the  
total payments were cut to \$90.

# UNE ASSOCIATION POUR DÉJOUER LES «PETITS HOMMES VERTS» DES PARCOMÈTRES EST ENFIN CRÉÉE

Hommes d'affaires, touristes ou dragueurs pourront bientôt vaquer à leurs occupations en toute quiétude dans le centre-ville de Montréal, c'est-à-dire sans avoir à se préoccuper des petits hommes verts.

Ils le devront à Donald Gagnier, âgé 38 ans, de l'île Bizard.

**Jean-Denis Girouard**

Lui-même un homme d'affaires, il a momentanément interrompu plusieurs conversations ou diners, pour retourner dans la rue déposer un 25 cents dans le parcomètre.

L'idée lui est donc venue de fonder les *Entreprises Protec* qui, à compter de lundi, seront mieux connues du grand public sous le nom de Club Protection Parcomètre ou CPP.

Moyennant \$3,75 pour une période de six mois, un automobiliste pourra être paternellement à l'abri des billets de sta-

tionnement dans le quadrilatère formé par les rues Sherbrooke, Dorchester, Bishop et Peel, de 9 à 18 h du lundi au mercredi, et jusqu'à 21 h les jeudis et vendredis soir.

«Mes employés deviendront l'ombre des poseurs de billets. Ils les devanceront pour mettre de l'argent dans les parcomètres expirés, ou seront stationnés les véhicules des membres du CPP qui afficheront la vignette orange et verte du club dans la vitre arrière.

«Si par malheur, un de nos membres recevait une contravention

(\$15), nous en paierons la moitié à raison d'une contravention par membre par semaine», d'expliquer Gagnier.

Il fait remarquer qu'il en coûte au moins \$6 par jour ou de \$60 à \$80 par mois pour laisser sa voiture dans un des terrains de stationnement du secteur qui compte exactement 452 parcomètres.

Chacun d'eux reçoit en moyenne la visite de cinq voitures par jour. La durée maximum est de deux heures et après cette période, il faut revenir déposer son obole!

**De véritables gobe-sous**

L'an dernier seulement, les parcomètres ont retourné un montant de \$8 millions à la ville de Montréal qui a aussi perçu \$39 millions en amendes.

Les automobilistes intéressés à obtenir la protection du CPP peuvent obtenir des formulaires d'adhésion dans la plupart des établissements commerciaux du quadrilatère concerné. Tous afficheront la vignette du club CPP à la porte ou dans la vitrine.

Gagnier espère recruter de 1 500 à 2 000 membres «pour respirer librement. J'ignore, poursuit-il, si je poursuivrai cette expérience unique dans six mois, mais j'ai confiance d'étendre le service à d'autres secteurs commerciaux de la ville», espère-t-il.

On peut obtenir de plus amples informations en composant le 626 3924 ou en écrivant à *Entreprises Protec*, boîte postale 112, Pierrefonds, H9H 4L1.



Photo Claude RIVEST

Donald Gagnier inaugurera, lundi, une association qui mettra les automobilistes du centre-ville de Montréal à l'abri des petits hommes verts, dont on voit une espèce en arrière-plan!



# \$70 par année et l'assurance de ne plus avoir de contraventions

■ Après avoir payé bien des contraventions parce que le parcomètre arrivait au bout de sa course plus vite que lui, M. Donald Gagnier vient de se lancer au secours des automobilistes. Il leur offre de faire partie d'un «club» où on est assuré que jamais, dans un territoire donné, le parcomètre ne manquera de sous.

## MARIANE FAVREAU

Il s'agit du «CPP» ou «Club de protection de parcomètres» que met sur pied M. Gagnier. Moyennant une contribution de \$35 pour six mois, il vous assure que vous ne serez pratiquement jamais en infraction quand vous stationnerez devant un parcomètre.

Mais pas n'importe où : au début, le club restreint ses opérations au secteur délimité par les rues Peel, Sherbrooke, Bishop et

Dorchester. Plus tard on agrandira le territoire, s'il y a une demande.

Dans les rues protégées, une équipe de quatre ou cinq patrouilleurs du club repère les véhicules des membres du club. Ils sont identifiés pas une vignette dans le pare-brise. Ensuite, le patrouilleur surveille l'apparition du *bonhomme vert*, de l'*échalote* de la Ville chargée de laisser un mot coûteux dans le pare-brise des automobilistes en infraction.

Il s'agit donc pour le patrouilleur, de devancer quelque peu le préposé au stationnement, de vérifier l'état des parcomètres devant lesquels des membres du club stationnent, et d'y mettre une pièce de monnaie, si besoin il y a, pour prolonger le temps de stationnement.

M. Donald Gagnier, jeune pdg des Entreprises Protec et qui dirige le CPP, semble sûr de l'infailibilité de sa méthode. À preuve, il promet de rembourser la moitié du coût d'une contravention de parcomètre

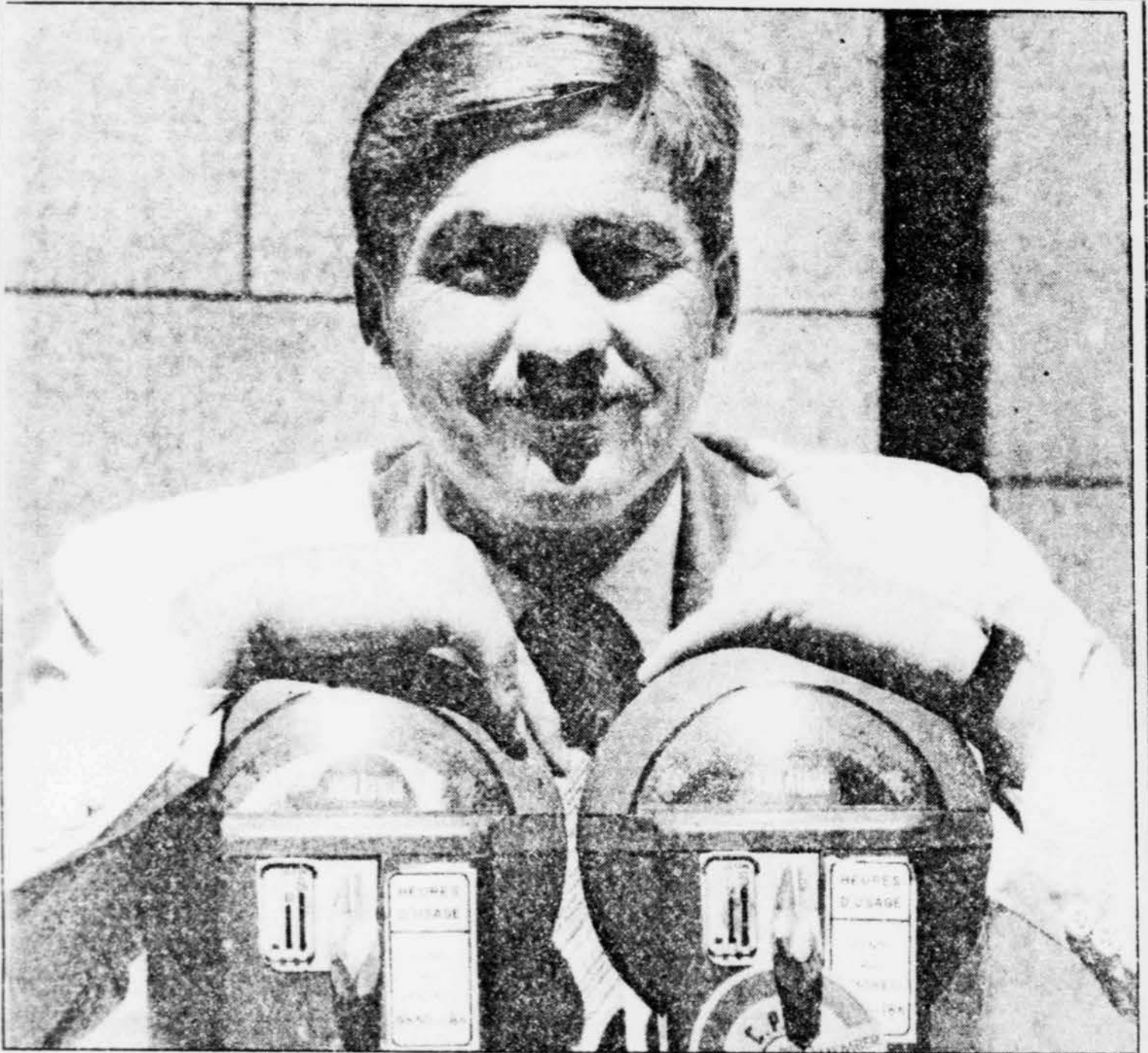
aux membres du club qui auraient été pris en défaut dans le secteur protégé. Et cela, à raison d'une fois par semaine.

Il explique que le lancement de ce club se fasse en collaboration avec des marchands, sur les rues protégées. On pourra donc trouver, à partir de la semaine prochaine, la formule d'adhésion dans les commerces qui affichent le macaron orange et vert du CPP.

Mais ce n'est qu'au premier juin que l'escouade du CPP tentera de battre de vitesse les *échalottes* de la Ville. Ce service sera en vigueur du lundi au vendredi. L'objectif de M. Gagnier est de 1500 à 2000 membres par secteur.

Il précise bien que ce service ne vise pas à permettre à un automobiliste de laisser sa voiture dans la rue le matin et de la reprendre le soir...sans contavention et aux frais du CPP. « Nous identifierons rapidement ceux qui abusent. Le service n'existe pas pour cela. »

## Pour les victimes des parcomètres



M. Donald Gagnier lance le « CPP », qui permettra aux automobilistes d'éviter les maux de tête et les contraventions quand ils stationnent devant un parcomètre.

photo Robert Mailloux, LA PRESSE

## Gazette Probe

RAY DOUCET



Got problems? Need help? Write  
Gazette Probe, C.P./P.O. Box 366,  
Place d'Armes, Montreal, P.Q.  
H2Y 3R8

*Please PRINT name, address and  
include a daytime phone number.*

## Blunder wasn't ours — bailiffs

*At about 9 p.m. April 9, 1984, two bailiffs  
disturbed me at my home with a warrant  
for my arrest over an alleged unpaid park-  
ing ticket.*

*The bailiffs from Linteau, Villeneuve,  
Miller & associés insisted I had not paid  
the ticket and failed to appear in court.*

*The bailiffs' papers stated I had illegally  
parked a green car on St. Denis St. July  
9, 1982. But I do not have a green car.*

*I was told if the \$153 was not paid im-  
mediately I would spend the night in jail.*

*They accepted my credit card.*

*I went to the courthouse the next day  
and demanded an explanation.*

*The clerk agreed a mistake had been  
made and I was told the case would be  
reassessed.*

*I have not heard a word from them.*

**Ronald Newby  
Verdun**

*The city quickly refunded its share of \$61  
but the bailiff firm fought tooth and nail be-  
fore handing over the remaining \$92. The  
bailiffs insist they merely act on instructions  
from their client, the City of Montreal, and  
are generally not responsible for its mis-  
takes.*

## Parking-ticket savers stand on guard for thee — for a fee, of course

It may not be a better mouse-trap, but Donald Gagnier has come up with pretty interesting idea — parking-ticket insurance.

Since Monday, Gagnier has been operating a service called the Parcometer Protection Club.

The idea is simplicity itself.

For \$35 for six months, Gagnier guarantees you won't get a parking ticket downtown.

"It works out to about a quarter a day," he said.

Initially, he's only offering protection in the area bounded by Dorchester, Sherbrooke, Peel and Bishop Sts., but as his membership grows he hopes to expand the service to other areas.

Gagnier employs students — so far he has five — to patrol the area. If they spot a car sporting a club membership sticker that is in



**NICK  
AUF DER MAUR**

parking violation, they plunk a quarter into the meter.

"I'm matching the Green Onions man for man, or woman for woman," Gagnier said.

Both teams — the ticket-givers and the ticket-savers — patrol an area that contains between 500 and 600 parking meters. People dashing from restaurants, stores and

offices to replenish parking meters is a common sight in the area.

Gagnier recruits club members from downtown business establishments, and by having his crew drop quarters into meters and placing his brochure on the windshield.

So far about 40 people have signed up. Club members are enthusiastic about the new service.

Robert Mellette, who works for a promotion company, joined because he's been getting too many tickets — five in the last three weeks. When he's with a client, he doesn't want to have to dash out to feed the meter.

"If I forget or I'm running five or 10 minutes late, I get a ticket," said another member, Mark Beauchamp. "This is good protection."

Gagnier got the idea while working as a sales representative for a distillery.

"I was working downtown and getting too many tickets because I didn't want to disrupt meetings or dealings with clients," he said.

"I thought to myself: 'Why doesn't someone offer a protection service?' Then I thought: 'Why don't I do it?'"

"But I'm not in this to help people who systematically abuse parking meters by leaving their cars there all day and not putting any money in. We'll rapidly identify that kind of client and eliminate him from the service.

"The service exists for the honest guy who just happens to be running a little late."

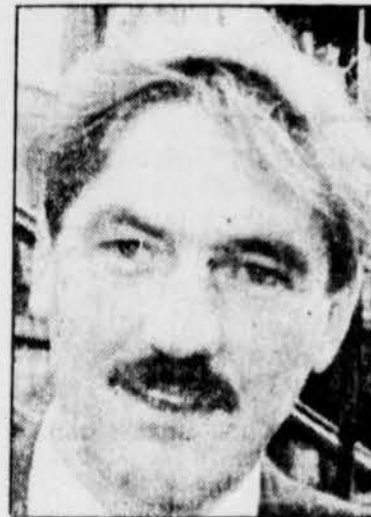
Gagnier's service comes with a guarantee which, while not iron-

clad, is pretty fair. He will pay half the fine of any member who gets a ticket.

The idea of fighting back against parking meters and Green Onions seems to be gaining steam. Several bars on lower Bishop St. now employ a clown on Thursday and Friday nights to go around dropping quarters in any meter showing a violation on their block. The clown, Ross Leslie, who happens to be one-quarter Swiss, leaves a card on the windshield saying: "We saved you a ticket. Drop in and buy a drink."

"Not getting a parking ticket when they forgot the meter really cheers people up," Leslie said.

(For information about the service, write to Les Entreprises Protec, Box 412, Pierrefonds H9H 9Z9. Or call 626-7924.)



**DONALD GAGNIER**  
Taking on Green Onions

## Le "sabot" est là... pour rester jusqu'en 1986

(Paul Langlois) Sabot de Denver: des milliers d'automobilistes ont eu à goûter à cette nouvelle opération depuis deux ans à Montréal. Il semble que la méthode soit très efficace puisque l'administration municipale a décidé de renouveler les contrats de services avec les firmes d'huissiers Linteau, Villeneuve et Associés, et Paquette et Associés. Le contrat que propose la ville aux deux firmes couvre la période du 1er juin 1985 au

31 décembre 1986, avec option de renouvellement automatique pour une autre période de deux ans supplémentaires, si les parties conviennent de poursuivre leur entente aux mêmes conditions.

La pose du sabot peut être effectuée sur l'automobile d'un contrevenant aux règlements de la circulation ou de stationnement dont au moins un jugement défavorable a été rendu par la Cour municipale. On se souvient

des remous soulevés par la pose du sabot au cours des premiers mois de son application. L'assouplissement des règlements régissant la pose du fameux sabot a

reduit l'ampleur du mouvement de protestation, mais les automobilistes devront se surveiller pour les quatre prochaines années. Les deux firmes d'huissiers cherchent

aussi à s'implanter dans d'autres villes canadiennes et québécoises.

La moyenne des "sabotés" doivent à la ville de

Montréal un peu moins de 300 dollars. Les préposés à la pose du sabot chez la firme Paquette et Associés ont déjà appliqué leur appareil maudit à un automobi-

liste qui devait pour près de 18 000\$ en contravention non payées. La Ville a récupéré plusieurs millions de dollars jusqu'ici grâce à cette opération.

## Le sabot: encore au moins 18 mois

■ La menace des sabots posés aux voitures pèse encore sur les automobilistes délinquants puisque la Ville de Montréal vient de reconduire pour un an et demi ses contrats de service avec les firmes de huissiers Linteau, Villeneuve et Associés ainsi que Paquette et Associés, en dépit des objections vigoureuses du groupe RCM qui a enregistré sur ce vote sa dissidence totale.

### DENIS MASSE

Le nouveau contrat tourne autour d'un forfait de \$1.18 million consenti par la Ville mais il est entendu que les huissiers conservent les frais qui leur sont destinés, aux tarifs usuels. L'entente approuvée cette semaine par le conseil municipal prendra fin le 31 décembre 1986.

Le RCM s'y oppose principalement parce que, aux termes de la nouvelle entente, ce contrat sera renouvelable automatiquement pour deux autres années à moins que l'une ou l'autre des deux parties ne signifie son intention contraire dans un délai de 90 jours avant son échéance.

D'autre part, les deux conseillers qui scrutent ce dossier, MM. Michel Prescott et André Berthelet, ont révélé au conseil que la facturation des huissiers leur paraissait suffisamment suspecte pour ne pas renouveler leur contrat sans une enquête approfondie du vérificateur de la Ville. Plusieurs anomalies leur auraient été rapportées.

Pour sa part, le chef du RCM, Me Jean Doré, déplore encore une fois le fait qu'il n'y ait pas d'appel d'offres.

Le président du Comité exécutif, M. Yvon Lamarre, a révélé au conseil que les huissiers à l'emploi de la Ville étaient intervenus dans 5800 cas au cours du seul mois de mai dernier et que c'est pour les récalcitrants, ceux que la Ville n'arrive pas à atteindre, que l'administration fait appel aux firmes retenues à cette fin. Ces derniers entrent en action 45 jours après le délai déjà prévu par la Cour municipale pour acquitter les infractions commises.

## La police n'a rien d'autre à faire que de s'acharner sur les taxis?

Est-ce que tous nos policiers ont la conscience valable pour exercer leurs fonctions? Ou bien y en a-t-il parmi eux qui souffrent d'un excès de zèle?

C'est ce que se demandent un certain nombre de chauffeurs de taxi face au harcèlement dont ils sont victimes à leur station coin Rivard et Mont-Royal. La pratique exagérée de distribuer des contraventions en quantité industrielle par certains policiers (deux en particuliers) est donc à déplorer. Sur ce poste de taxis, il y a une enseigne qui ne spécifie pas légalement le nombre de véhicules ayant le droit de stationner; quatre petites voitures peuvent facilement stationner à l'intérieur du poteau indicateur du poste, mais lorsqu'il s'agit de grosses automobiles la qua-

trième dépasse de quelques pieds le poteau indicateur. C'est à ce moment qu'intrent en scène nos policiers faisant un excès de zèle. Ces derniers nous font parvenir par courrier des contraventions de 52\$ disant que les chauffeurs de taxis étaient stationnés une partie en dehors de la limite du poste.

Des centaines de ces billets ont été expédiés par la poste. Les chauffeurs de taxis sont aux abois et la gaffe continue toujours.

Qui est donc un policier? Un protecteur de citoyens ou bien un donneur de contraventions? Pourquoi tant s'acharner sur un certain groupe d'individus qui gagnent péniblement leurs vies?

**Joseph Vaillancourt**  
Montréal, Qué.

## Parking-ticket battle turns out fine: judge says pay nothing

When Tony Kondaks took his fight against city hall to court yesterday, he lost the battle but won the war.

The 30-year-old salesman from St. Laurent said he decided to contest a parking fine "out of total frustration."

One of Montreal's parking wardens gave him a ticket in December 1983 for parking illegally on Amherst St. while he moved a baby seat from a friend's car into his own.

Kondaks, who represented himself, told Superior Court Justice Gerald Ryan he saw the "green onion" watching him but said the

car's flashers were on and it was obvious he would only be a few minutes.

The judge commended Kondaks on his "honesty and candor" but said it's a fact of life that people sometimes have to pay for being frank.

He said under the circumstances, he had no choice but to find him guilty as charged.

"Sometimes as a judge you have to do things that are repugnant to you on a personal basis. But the law is there and you cannot flout it."

Ryan then sentenced Kondaks to the minimum fine for the parking violation — nothing.



## **'Boot' a mistake**

*I paid outstanding parking tickets of \$865 in one shot July 8, 1983, and was issued an official receipt.*

*Last March, my dad was using my car and parked on St. Denis St. While he was doing business, a Denver boot was slapped on my car by representatives of Paquette & Associés, bailiffs.*

*My dad contacted the bailiffs in charge of clamping on the boot and was told the car would be towed away unless \$165 in parking tickets was paid. He paid.*

*I went to the bailiffs' office a few days later and after much discussion it was determined that my dad was owed a refund.*

*I am still waiting.*

**Daniel Hayward  
Montreal**

City hall authorized the bailiffs to speed up the refund process and our reader's dad now has his money back. As it turns out, one of the files had been left active by mistake.

## Replace the Denver boot

It's time to retire the Denver boot. It should be replaced by a new technique for recovering overdue parking-ticket fines that would nab more scofflaws, be cheaper to administer and at the same time make fewer drivers angry.

Such a technique already exists. In fact, the Montreal Citizens Movement has been urging for a year that it be adopted.

Unfortunately, there's no sign this technique is about to come to Quebec. Now it turns out Ontario is gearing up to implement it next March.

The province simply refuses to grant licence-plate renewals to motorists who have not paid parking tickets within 30 days. Computers enable municipalities, which issue parking tickets, to feed in identifying information to provincial licensing authorities.

No fuss, no muss. No attempts by get-away artists to damage the boots, as the metal clamps affixed to their cars' wheels are called. No longer will a driver, finding his car "booted" at 5:00 p.m. on a Friday, have to wait until Monday office hours to pay his fine and liberate his vehicle.

Finally, all drivers who are delinquent in paying for infractions could be obliged

to pay, thus making the majority of motorists who do pay their fines on time feel there is some justice. Scofflaws may think twice about ignoring tickets if one of the consequences is the serious offence of driving without a valid licence.

In Montreal, a court ruling now requires that persons actually have to be convicted of a parking offence before getting booted. And thousands who have been convicted elude the boot by luck or prudence.

A program like the one Ontario is contemplating could cover all Quebec municipalities, not just the City of Montreal. That means that cities and towns all over Quebec could, by collecting on scofflaws, get revenue owed them. This could be considerable: Montreal now is owed almost \$5 million in parking tickets.

What's more, the licence-refusal technique would be relatively inexpensive. Montreal estimated last year that, simply to pay for the cost of hiring two bailiff firms to help run the Denver boot program, it has to nab a total of 40 to 50 vehicles a day.

Surely it's much simpler and more effective to boot the boot and use licence refusal instead.

## **Trois huissiers arrêtés pour avoir pourchassé un automobiliste avec un sabot de Denver**

■ Trois huissiers et un chauffeur de la firme Linteau et Villeneuve ont été arrêtés, hier, par les policiers de la CUM, après avoir pris un automobiliste en chasse dans le but d'immobiliser son véhicule avec un sabot de Denver.

La poursuite a débuté vers 14 h sur la rue Wellington, à Verdun, pour se terminer quelques minutes plus tard à l'angle de l'avenue des Pins et de la rue Prince-Arthur, au centre-ville de Montréal.

Deux camionnettes de la firme Linteau et Villeneuve ont participé à cette chasse à l'homme qui s'est terminée par un accident. Les dommages aux véhicules sont toutefois mineurs.

En fin de journée, hier, la police étudiait la possibilité de porter des accusations contre les huissiers interrogés. Ces derniers ne sont pas habilités à pourchasser les automobilistes au cours de ce genre d'opération.

C'est l'automobiliste pris en chasse qui a porté plainte au poste 33 de la police de la CUM.

# Motorist was chased all over town

By ELOISE MORIN  
of The Gazette



The driver who dug his heels in: André St. Gelais.

A bunch of Denver Boot bailiffs acted like heels yesterday and chased motorist André St. Gelais, 65, halfway across town.

But the bailiffs soon found the boot was on the other foot — and a crowd of spectators got quite a kick out of it.

They applauded as three of the bailiffs were handcuffed and led away by police.

The chase began in Verdun as St. Gelais emerged from the Wellington Tunnel in his maroon two-door Dodge Mirada CMX and was met by a Denver Boot bailiffs' van.

It ended with a bang on the corner of Prince Arthur St. and Park Ave. after the bailiffs had called in reinforcements.

One of four Denver Boot vans blocked St. Gelais's car from the front. Another came up from behind and rammed his rear bumper, onlookers said.

Enter four police cars. And that's why three bailiffs were cooling their heels at a police station last night.

Not only did St. Gelais gain the sympathy of the watching crowd. He also gained a lawyer, Jean Dupuis.

Dupuis said he went to St. Gelais's aid when he saw the bailiffs' behavior on Prince Arthur St. while on his way to lunch.

The bailiffs, Dupuis said, had failed to identify themselves to St. Gelais when they met him at the Wellington Tunnel. "My client

heard what he thought to be thugs yelling and swearing at him.

"They were trying to get him to pull over. But he was afraid, so he just kept on driving."

He drove up Peel St. and east on Pine Ave. to Park Ave. Then he went south to Prince Arthur St. and tried to head for old Montreal.

He kept on looking for a police car, Dupuis said.

"When he couldn't find one he decided to go down to police headquarters on Bonsecours St."

He never made it.

At Prince Arthur, Dupuis said, a bailiff went up to St. Gelais, who was still inside his car.

"He started swearing at him, telling him to get out of the car," Dupuis said.

"He said he would send him to Bordeaux jail, which he had no power to do. That's when I intervened."

"The bailiff said 'Who the hell are you?' and took my card and threw it in the air. I asked him who he was and he told me it was none of my business."

St. Gelais got out of his car. A bailiff shoved him aside, trying to get the keys, Dupuis said.

"The bailiff then took out a pair of handcuffs and put them on Mr. St. Gelais," Dupuis said.

"I don't know where these guys got the idea they have the power

to arrest people."

Police who were investigating a suicide nearby, noticed the commotion and arrived on the scene.

Dupuis said he and St. Gelais went with an officer to a police cruiser to answer questions.

"That's when people who had been watching ran up and told us the bailiffs were putting the Boot on Mr. St. Gelais's car," he said.

Police asked the bailiffs to remove the Boot, but they refused, Dupuis said.

Five men were arrested by police and taken to Station 33.

Sgt. Jean Guy Desfossés of Station 33 said last night three bailiffs and a driver from the city of Montreal's Denver Boot operation were being held for questioning.

One vital question: Can bailiffs stop a moving vehicle to apply the Boot — a steel clamp used to immobilize cars when parking tickets are overdue.

Dupuis said it's illegal.

Jules Allard, a lawyer for the city of Montreal, said the city had asked bailiffs to clamp the Boot only on parked cars.

Dupuis said St. Gelais plans to sue the firm employing the bailiffs, as well as the men themselves.

Meanwhile, St. Gelais was at a hospital checking out a possible whiplash injury. His car was on Park Ave. — with the Boot still clamped on it.

(See DENVER, Page A-2)

● **Denver Boot bailiffs arrested by police  
and spectators get quite a kick out of it**



Gazette photos, Tedd Church

**End of the chase: Man identified as a Denver Boot bailiff is handcuffed by police.**

*The Gazette*, Montreal, Thursday, September 5, 1985

# 3 HUISSIERS ET LEURS CHAUFFEURS ARRÊTÉS!

L'automobile poursuivie s'est vu apposer le fameux sabot devant plusieurs témoins.

**Trois huissiers et leurs trois chauffeurs risquent d'encourir les foudres de la Loi pour avoir voulu poser, hier après-midi, un «sabot» sur une automobile qu'ils pourchassaient.**

*Michel Auger*

Les trois équipes de poseurs de sabots avaient apparemment pourchassé un «délinquant» des limites de Verdun jusqu'au centre-ville.

L'automobiliste a été rejoint à l'intersection de l'avenue du Parc et de la rue Prince-Arthur, où le véhicule a eu droit à la fameuse décoration jaune.

Quatre des poursuivants ont été appréhendés sur les lieux par les policiers de la CUM qui leur avaient donné l'ordre de «circuler».

Cette histoire rocambolesque a débuté, vers 14 heures hier, rue Wellington, près de Verdun.

Les occupants d'une camionnette

appartenant à la firme d'huissiers Linteau et Villeneuve ont aperçu le véhicule du «délinquant» qui avait réussi à plusieurs reprises à éviter le sabot.

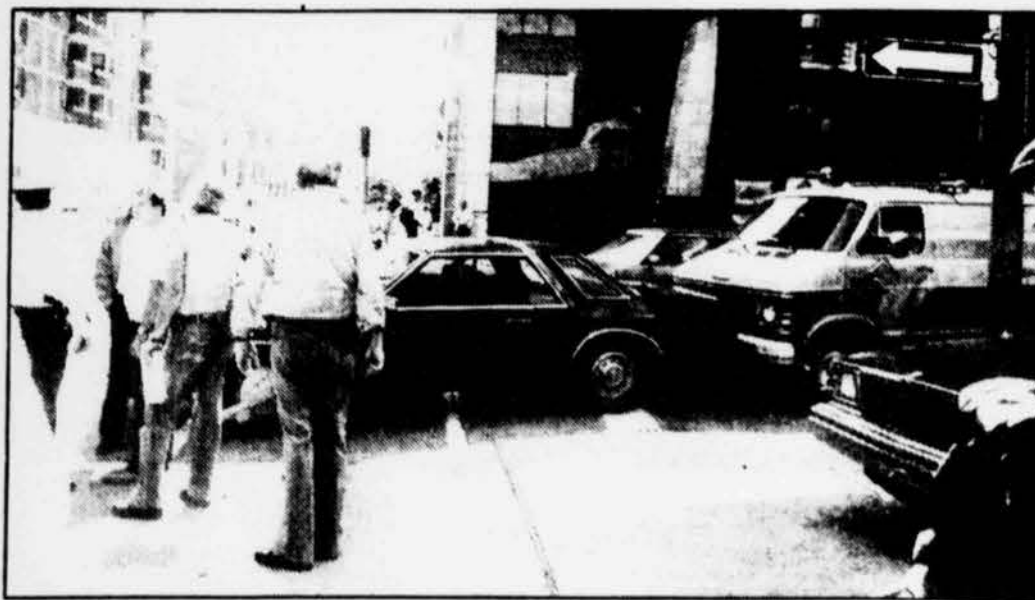
Résistant au «sabotage», le conducteur s'est dirigé vers le centre-ville, suivi par la camionnette qui a été rejointe par deux autres équipes d'huissiers.

Une légère collision s'est produite lorsque l'auto en fuite a été coincée entre deux des camionnettes des huissiers.

C'est dans un immense tumulte que cette chasse à l'homme s'est terminée alors que le poursuivi, les huissiers et les policiers «parlaient» tous très fort.

Le débat s'est poursuivi au poste 33 de la CUM, rue Ontario, d'où les huissiers et leurs chauffeurs ont été libérés en milieu de soirée.

Les sergents-détectives Yves Brien et Robert Turcotte cherchaient à démêler les différentes versions de tous les acteurs et des témoins avant de décider si des poursuites seront intentées.



## Le sabot est là pour rester

**N'en déplaise aux automobilistes qui ne payent pas leurs contraventions dans les délais prescrits par la loi, l'Opération sabot de Denver est là pour rester!**

*Yvon Laprade*

L'apparition du fameux sabot, durant l'été 1983, a permis à la Ville de Montréal d'engraisser ses coffres d'environ \$2 millions en contraventions impayées jusque-là.

Pas moins de 10 000 véhicules ont été immobilisés temporairement ou remorqués dans le cadre de cette opération satanique!

Malgré tout, environ 20 000 véhicules sont toujours recherchés par les huissiers mandatés par la Ville de Montréal.

«Mais on constate que de plus en plus d'automobilistes acquittent le montant de leurs contraventions plus rapidement pour éviter de se faire installer un sabot», explique Me Jules Allard, directeur adjoint au service du contentieux de la Ville de Montréal.

Il en coûte \$30 à l'automobiliste qui se fait greffer un sabot. Un montant de \$50 s'ajoute à cette somme si les greffiers procèdent au remorquage du véhicule, et les frais d'huissier peuvent dépasser facilement \$100.

«Le sabot de Denver est l'une

des dernières solutions qui nous restent pour convaincre les contrevenants. C'est pourquoi nous continuons d'installer des sabots, ne serait-ce que pour inciter les récalcitrants à payer leurs contraventions comme tout le monde», souligne Me Allard.

En 1983, au début de l'opération, les huissiers pouvaient installer une trentaine de sabots par jour. «Maintenant, constate-t-il, ils en installent une limite de 160 par mois.»

«Les huissiers sont plus tolérants qu'au début. Ils se contentent de laisser un avis sur le pare-brise de l'automobile lorsque son propriétaire en est à son premier délit», conclut Me Allard.



Un fort groupe de policiers était sur les lieux.

**PIERRE  
PASCAU**

collaboration spéciale



## Les huissiers jouent aux cow-boys

■ Parce qu'il n'avait pas payé quelques billets de stationnement, M. André Saint-Gelais, 65 ans, s'est fait pourchasser à toute vitesse, par des huissiers, à travers les rues de Montréal. C'était comme s'il venait de commettre un crime abominable et qu'il représentait un danger grave pour la société. Les huissiers ont commencé à lui donner la chasse à Verdun et n'ont réussi à le traquer qu'au Complexe La Cité, plusieurs milles plus loin. Ils ont alors mis le sabot de Denver sur son auto. Dieu seul sait quel sort ils lui auraient fait subir personnellement, si la police n'était intervenue pour arrêter les huissiers et leur passer les menottes.

Les huissiers sont devenus fous braques, selon une expression chère à notre premier ministre. Un membre associé de la compagnie en cause, Linteau, Villeneuve et Miller, va jusqu'à affirmer que ses huissiers ont le droit de faire leurs saisies, quoi qu'il arrive, même si la police le leur interdit. Cela équivaut à dire qu'ils sont au-dessus des lois.

### Les coupables doivent payer

Loin de moi l'idée de défendre M. Saint-Gelais, si c'est vrai qu'il n'a pas payé ses contraventions. Il n'aurait pas de problèmes avec les tribunaux, ni avec les huissiers, s'il payait ses tickets à temps, comme la majorité d'entre nous. Mais de là à le traiter comme un criminel dangereux, il y a une marge.

N'a-t-on pas eu assez de problèmes avec ce satané sabot de Denver? Ne pourrait-on pas trouver un moyen plus civilisé de forcer les gens à payer ce qu'ils doivent à la Ville de Montréal? Certains suggèrent qu'on refuse un renouvellement de permis de conduire à ceux qui n'ont pas payé leurs contraventions. Pourquoi pas? Cela se fait dans d'autres provinces et vaudrait toujours mieux que le sabot. Évidemment les huissiers perdraient au change...

## **Sabot de Denver**

# **Recours collectif attendu bientôt**

Une quarantaine de requérants cherchent à réclamer \$2 millions de deux firmes d'huissiers pour des comptes de poses de sabots de Denver jugés exorbitants.

*Claude Decotret*

Me Jocelyne Paul qui représente Ricky Deraiche, le premier «saboté» à Montréal, a expliqué, hier, qu'elle se préparait à réclamer l'autorisation d'exercer un recours collectif au nom de tous ceux qui se prétendent victimes des honoraires «soufflés» des huissiers.

Et, hier, devant le juge Frazer Martin de la Cour supérieure, les procureurs de la firme d'huissiers Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier & Associés ont présenté une requête en vertu de laquelle ils contestent une décision défavorable à leur endroit rendue par Me Georges Gendron directeur du bureau d'administration de la loi sur les huissiers.

Ce dernier avait par ailleurs, accordé gain de cause à deux protonotaires qui ont réduit le compte global d'honoraires et de déboursés des huissiers appelants pour l'exécution de 42 mandats de pose du sabot de Denver.

Les protonotaires puis Me Gendron ont ainsi réduit à \$499.46 des frais d'huissiers de plus de \$2,000.

«Interpréter le tarif autrement, déclare Me Gendron, m'apparaît déraisonnable. En effet, on ne peut arrêter une même personne en même temps, plusieurs fois, selon le nombre de mandats détenus contre elle. Cela dépasse l'entendement!...L'exécution d'un seul mandat suffit pour convaincre une personne de payer en son entier une amande, sinon, elle peut être incarcérée.»



# Boot bailiffs owe us \$1 million: drivers

By **SUSAN SEMENAK**  
of *The Gazette*

Three Montreal motorists who have asked the court's permission to launch class action suits against Denver Boot bailiffs want to give the much-maligned steel clamp yet another kick.

Lawyer Jocelyne Paul, representing the individuals who claim bailiffs over-charged them when their vehicles were booted, says the cases involved at least \$1 million in excessive bailiff

fees levied in 1982 and 1983.

Paul said in an interview yesterday that Danielle Joly, Moise Cadoche and Franck Jeudi are only three of thousands of Montrealers overcharged the two bailiff firms which operate the Dever Boot program for the city of Montreal.

The firms receive \$30 for putting on the clamps plus a mileage charge, which is added to the amount owing in unpaid tickets.

Paul said the Denver Boot bailiffs have cleaned up their act

since November 1983, when the Boot was declared unconstitutional.

It was returned to service several months later, following a National Assembly amendment changing the legal basis for its use, allowing the Boot in cases where a court judgment had already been rendered.

Since then, bailiffs' vans have been the targets of vandals and the boots themselves have been sawn up and stolen.

Quebec Superior Court is ex-

pected to decide by the end of November whether there is sufficient basis to proceed with the class actions.

The applications were filed in May 1984, but have been mired in legal wrangling ever since.

The papers allege that the firms of Linteau, Villeneuve, Miller, Lortie and Associates and Paquette, Rocheleau, Dion, Grenier and Associates overcharged the motorists by levying administrative fees on each of the motorists' unpaid tickets, in-

stead of one lump sum.

A prothonotary recently ruled that Jeudi, a Rivière des Prairies taxi driver whose car was booted in October 1983, should have been charged only \$174 in bailiff's fees when his car was booted because of 12 overdue parking tickets — not the \$491 he was charged.

So far, Quebec's class action fund has provided the three individuals with \$6,300 each to help pay the costs of preparing their suit.

**Cauchemar pour  
une honnête  
citoyenne**

## **Curieuse protection dans Côte- des-Neiges!**

par **Pierre Beaudry**

(Voix féminine au téléphone): "Dites-lui de s'en aller."

En entendant ce conseil, Lorraine Charette, du quartier Côte-des-Neiges, a subi un deuxième choc en quelques minutes à peine... Le premier, c'est quand, seule avec ses deux enfants, elle a été tirée de son sommeil par la sonnette de la porte avant de son logement dans la nuit de lundi à mardi dernier.

Apeurée, sachant par instinct qu'il ne pouvait s'agir de son mari parti en excursion de chasse, elle s'est mise à trembler quand, par l'entrebaillement des volets d'une fenêtre, elle a vu un grand inconnu appliqué à frapper furieusement du pied contre le bois de sa porte, menaçant même d'en briser le carreau de vitre. Sans défense, Lorraine a donc composé le numéro de Police-Secours, au 934-21211.

**Où étaient donc passés les policiers?**

"J'ai eu la peur de ma vie", a-t-elle confié au DIMANCHE-MATIN. "J'espérais qu'on envoie une auto-patrouille du district 31 pour chasser l'intrus mais la policière qui a pris mon appel vers 1 h 10 cette nuit-là s'en est tenue à me conseiller de crier à l'individu de s'en aller..."

L'incident — banal après coup — a cependant duré près de 40 minutes et jamais un seul policier du district 31 n'est venu enquêter ou à tout le moins jeter un coup d'oeil dans les parages. Ne serait-ce que de l'intérieur de son auto-patrouille!

"J'avais tellement peur que j'avais pris mes deux filles avec moi dans ma chambre dont j'avais pris soin de barricader la porte avec une grosse armoire... Le lendemain matin, j'ai décidé de porter plainte à la police pour manque de protection. Le lieutenant Laperle (qui a pris note des doléances de Mme Charette) m'a promis qu'il me tiendrait au courant..."

Un incident — lui très banal — fournit peut-être une partie de l'explication à la "disparition" intermittente des auto-patrouille du district 31. Le printemps dernier, vers 1 h du matin, un journaliste se fait intercepter à un feu de circulation par une auto-patrouille du même district. Une vérification d'identité permet aux limiers de découvrir que le scribe n'avait apparemment pas encore payé une contravention pour avoir roulé sur des pneus hors-saison, c'est-à-dire une amende de 100\$.

N'ayant pas la somme sur lui (on lui exigeait 150\$ à cause des frais), il fut escorté au poste et interrogé par le caporal de service, un autre agent ainsi que les deux patrouilleurs qui venaient de confier à notre bonhomme qu'ils étaient les deux seuls en devoir, cette nuit-là!

La vérification de papiers, les procès-verbaux et finalement le paiement de l'amende ont pris près d'une heure et demie et ce n'est que vers 2 h 45 que les deux patrouilleurs ont repris leur ronde!

## **Gazette Probe**

**RAY DOUCET**



---

Got problems? Need help? Write *Gazette Probe*,  
C.P./P.O. Box 366, Place d'Armes, Montreal, P.Q. H2Y 3R8  
Please PRINT name, address and include a daytime phone number.

---

### **City hall issues refund**

*I received a parking ticket in January on Cedar Ave. near the Montreal General Hospital. I later received two other tickets elsewhere.*

*I then received a notice from the MUC police and on March 24 I sent a cheque for all three for \$85.*

*It was cashed one month later apparently because some clerk let it gather dust on his desk.*

*A bailiff came to my door June 3 with an order for payment of \$99. I was told that some extra charges had ac-*

*rued as a result of the late payment. I was forced to pay.*

*I am unemployed and must support a wife and two children so I don't have money to waste on a city clerk's mistake.*

**Dave Bernier  
LaSalle**

Our reader was given the benefit of the doubt. The folks at city hall issued the cheque and enclosed an extra \$9 for accrued interest. The payment was apparently late but had been received before the second summons was issued.

## Gazette Probe

**RAY DOUCET**



---

Got problems? Need help? Write *Gazette Probe*,  
C.P./P.O. Box 366, Place d'Armes, Montreal, P.Q. H2Y 3R8  
Please PRINT name, address and include a daytime phone number.

---

### *City's blunder caused ticket woes to snowball*

*I have been haunted by a nightmare since September 1983.*

*After paying three parking tickets I assumed that that would be the last I'd hear about them. But the city of Montreal sent me a notice saying I was late with the payments and owed an additional \$12.*

*I sent a cheque the same day.*

*Six months later I received a notice stating that I was \$12 in arrears to the city. I went to my bank and got a copy of the cheque that had gone through six months earlier and sent a copy to the city clerk.*

*I was later told my file was being checked and in the meantime I should pay the \$12, plus another \$15 for costs, which I did.*

*Last February a bailiff appeared at my door and ordered me to pay the \$12, plus the \$15, plus an additional \$11 for costs. I paid.*

*In April, another bailiff showed up. He wanted \$59 or he would initiate possession proceedings.*

*He threatened to take my television set on a night when the hockey playoffs were on and I was forced to pay, again.*

*I believe the city has tortured and blackmailed me enough.*

**Jacques Derilus  
Montreal**

*The nightmare is over and the city has written an official letter of apology, explaining that it was all a mistake. Our reader was being pursued on someone else's file.*

## On donnera moins de contraventions en 86

■ Les Montréalais paieront moins d'amendes et de contraventions au chapitre de la circulation, l'an prochain, si on se base sur le budget préparé par l'administration. C'est une somme de \$5 millions de moins en rentrées d'argent que prévoit la Ville. Et une baisse de 141 employés.

Cela est dû au fait que la Ville permettra le stationnement sur de plus longues périodes dans les rues secondaires: 27 000 panneaux seront modifiés d'ici peu. Et les travaux de nettoyage des rues devront se faire sur une plus courte période. Ainsi, on n'interdira le stationnement pour nettoyage des rues que pour quelques heures seulement.

Dans les rues commerçantes, explique le président de l'exécutif, M. Yvon Lamarre, on a également libéralisé le stationnement qui, dans bien des cas, n'était pas permis avant 9 h 30 ou après 4 h.

Quant aux virages à gauche qui seront peu à peu permis dans les artères, ils devraient diminuer les inconvénients dans les quartiers résidentiels: les camions devaient souvent faire un détour par ces rues pour rejoindre leur parcours... à gauche.

Ces modifications sont envisagées, de dire le président Lamarre, pour « ne pas pénaliser indûment les citoyens, pour que les gens se sentent chez eux ».

## **Gazette Probe**

**RAY DOUCET**



---

Got problems? Need help? Write *Gazette Probe*,  
C.P./P.O. Box 366, Place d'Armes, Montreal, P.Q. H2Y 3R8  
Please **PRINT** name, address and include a daytime phone number.

---

### ***Parking ticket cancelled without an explanation***

*While visiting Montreal last May I was hit with a \$20 parking ticket.*

*The next day, I wrote a cheque to the city of Montreal.*

*The cheque never cleared my account.*

*Was I foolish to be so prompt in paying?*

*I am a frequent visitor to your*

*city and would not like to have this "unpaid" fine come back to haunt me if I ever get into a conflict with police.*

**Rochelle Pearson  
Essex Junction, Vt.**

The ticket was simply cancelled by the city with no reason given.

## City, bailiffs refund money

I was hit with two traffic tickets in April 1984. One was a 48-hour notice to repair a headlight, the other for a full inspection of the car.

The headlight was fixed and the car passed inspection within the allotted time and my inspection tickets were stamped by the mechanics.

I later received several requests from the city to pay the headlight tickets. I ignored them since I had been given a certificate of approval for the entire car, which I assumed went to the appropriate police station

or computer.

One day two big guys came to my door demanding the money. I paid the bailiffs \$114.

I went to city hall the next day, losing a day's pay from work. A desk officer told me I'd get a yellow cancellation form and later a refund.

I received the form, but so far no money.

**Jean Noël Corriveau**  
Chateauguay

The city of Montreal sent \$74 to cover its portion and the bailiffs sent back \$40.

## *Parking ticket city's mistake*

*I received a \$20 parking ticket last February for leaving my car in a zone which had been open to parking for two years.*

*At this spot there were two signs prohibiting parking in a specific area between the signs. However, following a snowstorm, a plow or truck knocked over one of these signs. So there was only one no-parking sign on the street, making it appear that there was no parking anywhere on the street, not only in the defined area.*

*I tried to explain the situation to the traffic control department but was told I would have to*

*take the matter to court.*

*I was forced to pay since I could not afford to take a day off, the city not having heard of night court.*

*Some weeks later I was lucky enough to have a traffic department officer come to the scene of the alleged infraction. He saw the stump of the broken sign and promised he would arrange for repayment.*

*I am still waiting for the money.*

**Tom Reichman  
Montreal**

The city's traffic division arranged for a refund.





photo Réal Saint-Jean, LA PRESSE

## Arroseurs arrosés

Il faut bien avoir pour mission de faire respecter les très profitables règlements municipaux sur le stationnement dans les rues, pour n'en avoir soi-même aucun respect... C'est sans doute ce que s'est dit un policier de la Communauté urbaine de Montréal, hier matin, en collant trois contraventions à autant de

voitures orange, garées en zone interdite, juste devant le 105 Saint-Jacques, où ceux qu'on a appelé *les petits bonshommes verts* ont leur quartier général. Reste à savoir, qui des *petits bonshommes* fautifs ou du contribuable règlera la note en bout de ligne...

# Heavier fines expand city's traffic court

So many motorists are contesting traffic tickets that the city of Montreal has opened a second room at the municipal courthouse to cope.

And in another move to ease pressure, the city plans to encourage motorists to plead cases by mail, instead of in person.

The number of people challenging tickets has been growing steadily for several years, especially since fines skyrocketed when the Quebec Highway Code was amended in 1982.

The cost of driving without a licence leaped that year to \$100 from \$22. Speeding tickets rose from a set \$22 to a rate that depends on how much the driver exceeds the limit; the average now is \$80.

Last year, the city suspended normal court operations for two weeks in April to process a huge backlog of traffic cases.

Beginning this year, the city is freeing two of its nine courtrooms to treat traffic and parking tickets exclusively.

The move will enable the hearing of about 70 cases a day — 20 more than the single courtroom allowed last year.

"Last year, it looked like an overcrowded hospital (in court)," said Jean-Pierre Bessette, a city prosecutor who deals with traffic offences.

Bessette said he wants to include a separate form with summonses that would allow motorists to state their "not guilty" defence in writing.

"Sometimes coming to court can be a bloody waste of time — especially if we don't have a case," Bessette said.

There are some cases where the motorist is obviously in the right, Bessette said. For example, a father was recently ticketed when he parked in front of a hospital when his son had to give blood in an emergency. The case was thrown out without the man coming to court.

"What do I want that guy in court for?" Bessette asked.

"We're trying to sift out as many bad cases as possible. If someone has a good explanation, we prefer to get it in writing."

Montreal Urban Community police slapped motorists with 901,252 tickets last year — 594,703 for driving violations and 306,549 for parking. This represented an increase from 1984 of less than 1 per cent.

The city was unable yesterday to supply the number of tickets issued by "Green Onions."

City hall expects to collect \$30.9 million this year in traffic fines and \$12.5 million in parking fines.

— Ingrid Peritz

# HUISSIERS À LA BARRE DES... ACCUSÉS!

**Poursuivi par les sbires d'une maison d'huissiers de Montréal armés du sabot de Denver, un homme d'affaires âgé de 65 ans a vécu un cauchemar.**

## Rodolphe Morissette

Un huissier et deux chauffeurs qui ont pris M. André Saint-Gelais en chasse le 4 septembre doivent

répondre aujourd'hui à des accusations criminelles.

Quant à l'homme d'affaires, il a inscrit une action en dommages de \$151 000 contre

l'huissier **Gérald Thuot**, les chauffeurs **François Laframboise** et **Yves Lajeunesse**, le cabinet d'huissiers **Linteau, Villeneuve & associés** et la Ville de Montréal.

Le cabinet d'huissiers

**Linteau, Villeneuve** a depuis l'été dernier le contrat de percevoir pour la Ville les amendes dues. A la rigueur, ils peuvent utiliser le sabot de Denver.

**Thuot** (32 ans), de **Terrebonne, Bissonnette** (28 ans) et **Laframboise** (32 ans), de Montréal, viennent d'être cités à procès. La procédure a été fixée au 18 mars devant le juge **André Chaloux**.

**Thuot** est accusé d'avoir séquestré **M. Saint-Gelais**, de l'avoir assailli et de l'avoir empêché de jouir de ses biens.

Quant à **Laframboise** et à **Bissette**, ils doivent répondre à des accusations de conduite dangereuse.

**M. Saint-Gelais** sortait de son bureau à Verdun quand les huissiers l'accostent. On lui dit de se ranger. Il demande aux hommes de s'identifier, mais ils refusent de le faire.

**M. Saint-Gelais** repart. Ils le prennent en chasse et l'interceptent à la sortie du tunnel **Wellington**. Le chauffeur qui l'accoste brutalement n'a d'autre signe d'identification qu'un... tatouage sur un bras.

**M. Saint-Gelais** prend peur, il veut appeler les policiers. Il redémarre. La camionnette d'huissiers le pourchasse à vive allure. Une première lui coupe le passage à l'angle des rues du Parc et **Prince-Arthur**.

Une deuxième camionnette de **Linteau, Villeneuve** heurte le pare-chocs arrière de la voiture de **M. Saint-Gelais** et celle-ci va buter le premier camion, à l'avant. **M. Saint-Gelais** subira des raideurs à la nuque et au dos.

Une troisième camionnette conduite par l'huissier, **Thuot** arrive. **Thuot** s'assoit dans la voiture de **M. Saint-Gelais**, l'injurie,

frappe à coups de poing sur les vitres, allègue le requérant, et refuse toujours de s'identifier, non sans sommer le sexagénaire de descendre.

**M. Saint-Gelais** descend de voiture pour mander la police, mais **Thuot** tente de lui arracher ses clés de voiture, le bouscule et l'assaille.

Le policier **Alain Barbagello** arrive. Il interdit aux huissiers de toucher à quoi que ce soit. Il les avertit qu'il les arrêtera s'ils posent

le sabot de Denver.

Mais pendant que les agents prennent en note la version de la victime, **Laframboise** installe le sabot sur la voiture de **M. Saint-Gelais**.

**M. Saint-Gelais** a dû déboursier \$408 pour récupérer sa voiture.

## Poursuite de \$151 000 contre des poseurs de sabots

■ Pourchassé par des huisiers qui voulaient immobiliser son automobile avec un sabot de Denver, un homme d'affaires de Verdun a intenté hier une poursuite de \$151 000 contre la Ville de Montréal et la firme Linteau & Villeneuve, ainsi que quatre de ses employés qui l'auraient injurié, menacé et même bousculé.

M. André St-Gelais, 65 ans, de Verdun, soutient que ces gens ont agi d'une façon illégale, téméraire et inacceptable en participant à une poursuite endiablée dans les rues de la ville, mettant ainsi en danger la sécurité du public.

L'incident est survenu le 4 septembre 1985, alors que M. St-Gelais a été pris en chasse à la sortie de son bureau. La poursuite a débuté rue Wellington pour se terminer à l'angle de l'avenue du Parc et de la rue Prince-Arthur. Quatre employés de la firme Linteau & Villeneuve, répartis dans trois voitures, ont tenté d'intercepter l'automobiliste qui refusait de s'arrêter.

La course folle s'est terminée par un léger accident lorsque l'un des véhicules de la compagnie Linteau a heurté le pare-choc de l'automobile de M. St-Gelais qui est allée donner contre l'autre voiture qui lui bloquait le passage.

Selon M. St-Gelais, Gerald Thuot, l'un des employés a frappé dans sa vitre à coups de poing, l'obligeant à quitter son véhicule. Il dit avoir été bousculé et injurié. On a menacé de l'envoyer à la prison de Bordeaux s'il refusait de remettre les clefs de son automobile.

Dans sa déclaration, M. St-Gelais affirme que l'un des hommes qui portait un tatouage sur le bras droit, mais qu'il ne peut identifier, avait une « allure bestiale, inquiétante et menaçante ». Les quatre employés de la firme Linteau ne portaient pas d'uniforme ni de plaquette d'identification.

Après quelques instants, un policier est finalement intervenu pour demander aux employés de garder leur calme et surtout, de ne pas procéder à la pose du fameux sabot dans les circonstances. M. François Laframboise, l'un des représentants de la compagnie de huisiers, aurait fait fi de cet avertissement et aurait quand même posé le sabot de Denver.

La police a immédiatement arrêté MM. Laframboise et Thuot. Curieuse coïncidence, parmi la foule de curieux se trouvait ce jour-là un avocat, Me Jean Dupuis, qui a été témoin de l'incident. Il défend maintenant les intérêts du demandeur.

Dans sa poursuite, M. St-Gelais rappelle une directive de la Ville de Montréal qui désapprouve ce genre de chasse à l'homme à cause des dangers qu'elle représente.

Les quatre employés poursuivis sont MM. Ronald Dubé, Gerald Thuot, François Laframboise et Yves Bissonnette. Des procédures criminelles ont déjà été intentées contre certains d'entre eux. MM. Bissonnette et Laframboise sont accusés de conduite dangereuse, tandis que M. Thuot doit répondre à une accusation de voies de fait. Le procès a été fixé au 18 mars.

M. St-Gelais prétend qu'il a subi un choc à la suite de cette affaire qui lui a causé plusieurs embêtements et qui a porté atteinte à sa réputation. Il a, bien sûr, payé les contraventions, source de tous ces maux, qui s'élevaient à \$400.

## Blue-collar surprise attack

Last March 14 I parked my car on the correct side of Chester Ave., as allowed under the alternate-side night parking system in Montreal.

The next morning I went to work at about 7:30 and left the car, since the city's blue-collar workers were on strike.

There were no signs posted for snow removal.

Besides, who would guess the blue-collar strikers would lift a finger?

You guessed it.

During the day my car was moved and slapped with a \$50 parking ticket.

I paid at my bank.

If Probe can't do anything, you might at least warn others about the sporadic exploits of our blue-collar workers.

**Eleanor Cook**  
Montreal

Probe turned the matter over to the city's public works director in hopes he will give our law-abiding reader a break.

# Les policiers de la CUM étaient indulgents... envers eux-mêmes

■ Depuis que les plaques d'immatriculation ne sont plus remplacées, les automobilistes doivent se conformer un fois par année au rituel de l'application des vignettes. Gare à celui ou celle qui, par mégarde ou par distraction, oublie d'apposer les petits auto-collants, car les policiers veillent.

Pourtant, hier, les agents de

police de la CUM étaient indulgents. Non que l'arrivée du printemps les rendaient plus affables, mais, cette fois, c'étaient eux les fautifs.

En effet, à cause d'une « mauvaise répartition de travail », ainsi que l'expliquait le directeur des relations publiques de la police de la CUM, M. Pierre Vézina, la plupart des voitures

de police lettrées ne possédaient pas de vignette, hier matin. La grève des cols bleus (ces employés municipaux sont chargés de la pose des vignettes) et une mauvaise planification du travail avant le long congé pascal de la fin de semaine sont à la source de ce retard.

« Cette situation ne se repro-

duira plus, a promis M. Vézina. L'an prochain, nous serons en règle ». En fin d'après-midi, tout était rentré dans l'ordre et les voitures de police possédaient leurs petites vignettes.

Fait à noter, cependant, le simple citoyen qui commet la même erreur écope d'une amende de \$25...

# VIGNETTES EN RETARD: LA POLICE SERA INTRAITABLE

(M.V.) — Bien que plusieurs propriétaires de véhicules se plaignent de retard dans la livraison de leur vignette d'immatriculation renouvelable le 1er avril, aucun délai n'a été accordé par la police de la CUM.

Tout propriétaire de véhicule dont la plaque d'immatriculation arbore une vignette arrivée à échéance se verra automatiquement allouer un délai de 48 heures pour corriger cette situation.

Et ce même si une vérification policière permet d'établir sur-le-champ qu'effectivement le Bureau des véhicules a délivré une nouvelle vignette auto-collante et perçu le chèque du propriétaire.

Dans le cas contraire, un même délai de 48 heures pour réparer l'infraction sera donné si le propriétaire soutient qu'il a envoyé sa demande de renouvellement. Ces délais permettent surtout de vérifier s'il y a eu perte ou vol de la vignette dans le courrier.

Ces avis ne sont assortis d'aucune

amende. Toutefois, une contravention de \$100 peut être remise à un propriétaire fautif, précise-t-on à la police.

Le 1er avril constitue la date d'échéance de l'immatriculation des véhicules loués ou faisant partie d'une flotte. Le grand nombre de demandes de renouvellement pourrait justifier certains retards.

En janvier dernier, un délai de dix jours avait été accordé en raison du retard dans la livraison du courrier à l'occasion de la période des Pâtes.

# City will charge firm that held up traffic with crane on street

A company whose rented crane backed up traffic last week from Mansfield St. on to the Ville Marie expressway will have to explain its actions to a judge.

Yves Pellerin, director of the Montreal traffic department, said Nygard International faces several charges of violating conditions of a permit granted to block part of St. Antoine St. at Mansfield.

Instead of using only 1½ lanes of St. Antoine last Tuesday, workers took up four of six available lanes. Traffic on the Ville Marie was backed up as far west as the Turcot interchange.

The incident has prompted a review of the way permits are granted to private contractors. Each municipality within the Montreal Urban Community has the power to issue permits as it sees fit. Usually, this is done after consultation with police.

But Montreal issues about 1,000 permits monthly. Authorities cannot possibly consult police on such a large volume.

The new man in charge of all Montreal Island traffic says there must be some changes.

"From now on," said Jean Guy Lord, director of the Montreal Urban Community (MUC) police traffic division, "we all must take a more serious look at who gets permits and what conditions are stipulated."

"We have to be stricter. Certain key arteries must be designated as untouchable during rush hours."

Lord is a member of a new committee which co-ordinates public works projects. It includes representatives of the city's public works and traffic departments, MUC police, the

## Traffic Watch

RICK LECKNER



MUC Transit Corp. and public utilities.

The committee's chairman is public works official Normand Danylo, who said it was asked "to prevent a recurrence of last year's traffic problems."

The committee, which has been notified of all major road-work scheduled for this summer, will act as a watchdog to prevent problems and act swiftly when they do occur.

A subcommittee will meet every two weeks.

In St. Léonard today, crews are scheduled to close — for as long as a month — the eastbound Metropolitan service road between Lacordaire and Langelier Blvds. for resurfacing. To prevent eastbound Metropolitan Blvd. traffic from using the road, the Lacordaire exit is also being shut today for the rest of the week.

In Montreal, Gaz Métropolitain crews will disrupt traffic on three streets this week. None, however, will be closed.

They are: Dorion St., south of St. Catherine St.; Fullum St., west of Harmony St.; and Marquette St., between Villeray and Jarry Sts.

And Victoria bridge will be closed to all traffic from St. Lambert to Montreal today until Friday, from 9 a.m. to 3:30 p.m., for repairs.



# Les poseurs de sabots de Denver devront donc subir leur procès

(R.M.) — Les préposés à la pose du sabot de Denver, à Montréal, n'avaient pas d'excuse en poursuivant et harcelant comme ils l'ont fait l'homme d'affaires André Saint-Gelais, âgé de 65 ans.

Gérald Thuot (32 ans), huissier stagiaire chez Linteau & Villeneuve, et deux chauffeurs des camionnettes «Opération Sabot» au profit de la Ville de Montréal, François Laframboise (32 ans) et Yves Bissonnette (28 ans), avaient été récemment cités à procès.

Les deux chauffeurs pour conduite dangereuse. Thuot, lui, pour avoir séquestré et assailli M. Saint-Gelais, et l'avoir privé illégalement de la jouissance de sa voiture le 4 septembre dernier.

Hier, le procureur des trois hommes, Me Gabriel Lapointe, a tenté mais sans succès, de faire casser en Cour supérieure ces trois citations à procès, pour la raison que les trois hommes ne faisaient qu'obéir aux

ordres de leurs supérieurs.

Non, réplique le juge Perry Meyer: dans l'affaire Saint-Gelais, les spécialistes du sabot ont nettement outrepassé leur compétence.

Ils ont cherché à immobiliser la voiture, déjà en marche, de M. Saint-Gelais, sous prétexte qu'il existait déjà deux mandats de saisie de sa voiture et un mandat d'arrestation contre lui (pour avoir négligé de payer des contraventions).

M. Saint-Gelais, qui ne reconnaissait pas ses poursuivants agressifs comme des «agents de la paix», s'enfuyait. Les huissiers ont fini par prendre sa voiture en sandwich, au prix de manoeuvres dangereuses, sur l'avenue Du Parc.

L'un des chauffeurs a même heurté la voiture de Saint-Gelais, tandis que Thuot l'a brusqué et a cherché à lui enlever ses clés de voiture.

Se croyant la proie de malfaiteurs, la victime a eu recours à la police. Et malgré l'interdiction

des policiers, les huissiers ont posé un sabot à la voiture.

La loi, rappelle le juge, permet aux porteurs de sabots d'immobiliser seulement une voiture qui est déjà stationnée. Pas une voiture en mouvement.

De plus, dit le juge, ces agissements ne sont pas du tout une façon légale d'«arrêter» des citoyens.

Les Thuot, Laframboise et Bissonnette devront donc subir leur procès. C'est à suivre.

# Parking freeloaders face towing hook

By WILLIAM MARSDEN  
of The Gazette

When businessman Kurt Miller left the Centaur Theatre on a recent Friday evening, he found a blank space where, two hours earlier, he had parked his dark blue Chrysler New Yorker.

His first reaction was shock.

"I thought, my God, my car's been stolen."

His second reaction was burning anger.

He called the police. No, his car wasn't stolen, they said. It had been towed. They showed him a small sign at the entrance to the lot warning people that their cars would be towed at their own expense if they parked while the lot was closed

One hour and a \$20 taxi ride later, an infuriated Miller, 55, was forking over \$65 to Direct Towing Inc. on Montée de Liesse to get his car back.

What happened to Miller has happened to about 300 other people in the last four weeks.

They parked on closed lots managed by Citipark Inc. and their cars were towed away.

It's all part of a new get-tough policy, company manager Denis Couroux said.

The company is fed up with people using the lots and not paying. So last month it hired a towing company to start hauling away freeloaders.

"This is a business and a private lot is a private lot and it's the right of any company to be-

have this way," he said in an interview yesterday.

Citipark is faced with a dilemma, he said. When it keeps the lots open in the evenings and on weekends — paying a unionized attendant double time at \$18 per hour including benefits — everybody parks on the street.

But when Citipark closes the lots, people start using them.

He added that the company is tired of cleaning up after people who have dumped garbage from their cars onto the lot. "We cleaned up about 3,000 of those plastic jugs of windshield wiper fluid last winter."

Couroux said the company recently tried an honor system at several lots whereby drivers put money into a box bearing the

number of their parking space. But few people bothered to pay.

"The system works effectively in the U.S., but here people don't want to know about it."

The lots cannot be chained because monthly permit holders have the right to park anytime.

Couroux warned that cars may be towed away if drivers park on the following downtown lots when they are closed:

1215 Phillips Sq., three lots on St. Maurice St., 430 St. Laurent Blvd., 301 St. Paul St. E., 230 St. Sacrement St., 1172 Union St., 1220 la Gauchetière St. (beside Central Station), 1100 Stanley St., 2000 Drummond St. (corner of de Maisonneuve Blvd.), 1461 Mountain St. (also corner of de Maisonneuve).

## Stop renewal of permits for unpaid fines, city asks

By ROBERT WINTERS  
of The Gazette

The city of Montreal wants unpaid parking fines recognized as grounds for not renewing drivers' licences.

If Quebec included unpaid parking violations in planned legislation to force motorists to pay traffic fines, Montreal might recover some of an estimated \$10 million in fines now out-

standing, city officials said.

Quebec's plan is not to renew licences for motorists who fail to pay traffic fines issued under the Quebec Highway Safety Code.

Jules Allard, the city's assistant legal director, said yesterday that including parking fines would relieve financial pressure on Montreal by increasing revenue and decreasing the \$2-million price tag for bailiffs who collect traffic and parking fines.

Jacques Delisle, an aide to ex-

ecutive committee chairman Yvon Lamarre, said in an interview yesterday the city will try to convince Quebec City to modify its planned bill.

The city had been unsuccessful in attempts to convince the Parti Québécois government of the need for such a step, Delisle said, but there have been no contacts at a political level on this question since the Bourassa government came to power.

Montreal was not aware legis-

lation was planned until Solicitor General Gérard Latulippe commented on them late last week.

Latulippe said the plan would mean an annual increase of several million dollars for Quebec and could also reduce the number of people who serve prison sentences in provincial jails rather than pay fines.

Allard, assistant city legal director, said he thinks people would be much less negligent about failing to pay their parking

fines if they could not renew their drivers' licences.

Justice Minister Herbert Marx said in an interview Friday the legislation will be tabled this week.

Francois Ghali, a Marx aide, said yesterday he would be surprised if the city's request is accepted.

Parking fines, he said, are issued under a municipal bylaw, meaning this is municipal jurisdiction.

## Dream car was a nightmare after five years in city pound

By ROD MACDONELL  
of The Gazette

Raymond Russo waited 15 years to settle accounts with the city of Montreal for towing his 1968 Corvette convertible to the car pound and keeping it there illegally for five years.

But yesterday the waiting ended with a provincial court ruling that ordered the city to pay him \$2,970 in damages plus another \$1,900 in interest and court costs.

"I was 31 then, it was a dream car for me," Russo, 46, told *The Gazette* yesterday.

Russo, a construction appraiser, now lives in Laval.

"What still bugs me is that the car was mine and the police just came and towed it away."

Montreal police believed the car was stolen, but subsequent evidence and court rulings

proved them wrong.

However, red tape and police error prevented Russo from getting the car back for another five years.

"They took the car and asked questions later," said Russo.

When police finally realized their mistake and released the Corvette in 1977, the car was destroyed from exposure to snow and rain.

Russo received only \$500 for it from a man who needed spare parts.

"The car was a real garbage can when I got it back."

One consolation was that police tore up a \$4,248 bill for six years' parking costs at the car pound.

Russo bought the second-hand yellow Corvette from a Joliette car dealer in March 1971. Three months later, police towed it away, explaining it was stolen.

He filed a suit against the dealer for selling him stolen goods but a judge in Joliette held that the car wasn't stolen.

When the car was first towed to the pound, the alleged owner slapped a seizure on it which was later overturned.

Court judgments in hand, Russo kept returning to the pound for the car without success.

Pound officials called police who repeatedly refused to release the car, saying that it was still under judicial seizure.

But Judge François Wilhelmy ruled yesterday that the information the police gave the pound was inaccurate and was the cause of the delay.

The judge said the city's workers negligently allowed an abnormal situation to continue for five years and ordered the city to pay him for the loss of his car.

# Unpaid parking tickets not grounds for losing driver's permit

By ROBERT WINTERS  
of The Gazette

Quebec acted illogically and ignored its own Highway Safety Code in drafting legislation that excludes unpaid municipal parking fines as grounds for not renewing drivers' licences, a Montreal official said yesterday.

Jules Allard, the city's deputy legal director, said in an interview the government should have consult-

ed municipalities — especially Montreal — before tabling the bill. Montreal has asked Quebec for help in collecting at least \$10 million in unpaid parking fines.

Allard said the Justice Department's justification for the exclusion cannot be taken seriously. Quebec's highway code clearly says a vehicle owner is responsible for any parking offence, unless the vehicle was stolen or driven without permission.

He was commenting on a state-

ment yesterday by François Ghali, an aide to Justice Minister Herbert Marx, who told *The Gazette* unpaid parking fines were excluded from the bill because "you don't know who drove a car that is badly parked. Sometimes the person who parked the car badly is not the owner."

Allard said: "It just doesn't hold water."

If that logic was applied to parking tickets, Allard said, enforcement would be impossible because author-

ities would have to determine who parked the vehicle.

He also noted that Quebec provides the city with names and addresses of vehicle owners who receive parking tickets — an implicit recognition the owner is responsible for a violation.

Under the bill, Quebec will help municipalities recover unpaid fines for violations of traffic bylaws, excluding parking fines, but only if they have community-work alterna-

tives to prison sentences for unpaid fines.

Allard said the province is shifting the financial burden to municipalities, because municipalities must spend money to administer programs as alternatives to prison.

He said Montreal will study whether it should set up such a program, but said the cost could be high. The city issues between 80,000 and 100,000 seizure writs annually for parking and traffic tickets.

Meanwhile, the senior government official who told *The Gazette* Tuesday that the bill specifically would cover municipal parking fines said yesterday the wording of the draft legislation at that point appeared to cover all municipal parking and traffic fines.

But the source would not say whether the wording was changed Wednesday, when the bill originally was to be tabled, or whether he had given an erroneous interpretation.

## ● REMORQUAGE À VOS FRAIS



Photo Louise Lemieux

Vous gardez votre voiture dans un terrain de stationnement du centre-ville après les heures d'ouverture, vous allez au cinéma, revenez deux heures plus tard et constatez qu'elle a disparu. Une compagnie de « nettoyage » l'a probablement remorquée dans une fourrière privée.

# 1. Le « vide juridique »

ANGÈLE DAGENAI

CERTAINS LES TRAITENT tout simplement d'« escrocs », de « crapules » ou de « bandits », d'autres, plus polis, préfèrent dire qu'ils « agissent à la limite de la loi » ou « grâce à un vide juridique », bref, les compagnies de remorquage privée qui « nettoient » depuis plusieurs années les terrains de stationnement payants en dehors de leurs heures d'ouverture ou ceux des centres commerciaux, des hôpitaux, des CLSC, des cégeps, etc, des intrus qui s'y garent, semblent susciter des sentiments pour le moins violents de la part des citoyens, de certains policiers ou de l'Office de la protection du consommateur qui ont affaire à eux.

« Jusqu'à ce que vous vous fassiez attraper vous ne prêtez aucune attention à ce dossier, explique Me Marc Bergeron de l'Office de la protection du consommateur. Le ministère des Transports que j'ai tenté de sensibiliser ces dernières années à la question, face au nombre croissant de plaintes que nous recevons de citoyens qui se font subtiliser et souvent endommager leur voiture par ces compagnies de remorquage, a ignoré ce dossier jusqu'à ce qu'un attaché politique de l'ex-ministre Tardif se fasse remorquer sa voiture à Montréal. Le dossier se retrouva alors par magie sur le dessus de la pile l'automne dernier, mais malheureusement le gouvernement est tombé aux élections... »

Le coup est classique. Vous gardez votre voiture dans un terrain de stationnement du centre-ville après les heures d'ouverture de celui-ci ou un dimanche, par exemple. La petite guérite du percepteur du stationnement est bien fermée, aucuns blocs de ciment, chaîne, barrière ou clôture ne vous fait vous imaginer un seul instant que vous ne pouvez pas garer votre voiture en cet endroit, déserté après l'affluence du jour ou de la semaine. Vous stationnez votre voiture et allez en toute confiance au théâtre, chez un parent, un ami, jouer au squash.

Deux heures plus tard, vous vous apercevez que votre véhicule a disparu. Vous pensez tout de suite au vol, vous appelez la police pour apprendre que votre voiture est rendue aux confins

de Ville Saint-Laurent ou de Montréal-Est, à 15 ou 20 kilomètres d'où vous l'avez garée, et qu'il vous en coûtera \$65 pour la récupérer.

Lorsque vous parvenez finalement à vous rendre à la fourrière, vous êtes nerveux. C'est peut-être la première fois de votre vie que vous vous faites enlever votre voiture, vous ne savez pas dans quel état vous allez la récupérer. De plus, l'endroit ressemble à s'y méprendre aux abords d'une prison. Un chien policier attaché à une chaîne vous accueille en hurlant. La nuit, des réflecteurs puissants éclairent une immense grille verrouillée et cadenassée.

Le gardien caché derrière la vitre coulissante d'un petit bâtiment vous demande d'identifier votre voiture. Vous essayez de savoir de quel droit ces gens-là se sont emparés de votre bien et protestez contre la brutalité de toute l'opération. Il vous répond: « Vous n'avez pas vu les pancartes ? »

Quelles pancartes ?

Celles qui vous indiquent dans le terrain où était garée votre voiture que vous vous ferez remorquer « à vos frais » si vous prenez la chance d'y stationner. Vous n'avez absolument rien vu évidemment.

Penaud, vous sortez votre carnet de chèques. « Aucun chèque n'est accepté, vocifère le gardien, comptant ou carte de crédit ». Vous exigez un reçu. Celui que l'on vous tend est une renonciation de vos droits de poursuite de la compagnie en cas de dommage à votre véhicule. Vous refusez de signer. « Pas de signature, pas de reçu », signale le gardien en retirant prestement le bout de papier sur lequel vous essayez de repérer le nom du propriétaire de la compagnie.

Il ouvre la grille. Vous lui dites d'enlever le chien. Il vous répond de longer le mur et que ça saute. Vous cherchez votre voiture dans le noir — il n'y a plus de réflecteurs dans le stationnement — et vous dépêchez de quitter ce lieu sinistre. Ce n'est que le lendemain que vous vous apercevez que votre taule est bossée, votre peinture égratignée ou, le soir même, que vous n'avez plus de freins ou de transmission parce que votre voiture a été remorquée sur le frein à main ou embrayée, etc.

Comment se fait-il que quelqu'un qui n'est pas de la police ou de la municipalité a le droit de se saisir de votre bien, de l'entreposer dans un endroit privé et de vous charger des frais pour le récupérer? Il existe pourtant un règlement municipal à Montréal (No 1319) qui indique comment doit se faire un remorquage de véhicule si un propriétaire lésé estime devoir y avoir recours pour se débarrasser d'un intrus sur son terrain: « Un agent de la paix ou un employé autorisé du Service de la circulation peut faire remorquer un véhicule laissé ou stationné en contravention au présent article et le faire remiser dans un endroit approprié... » Au préalable, si le véhicule ne présente pas une menace à la sécurité publique, policier ou préposé municipal peuvent décider de n'apposer qu'une contravention au pare-brise de l'intrus.

Au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SP-CUM), la consigne est de « laisser faire » les remorqueurs privés, tout en acceptant de recevoir les renseignements qu'ils fournissent sur l'immatriculation des voitures remorquées. Les avocats de la police ont tenté il y a cinq ou six ans d'intéresser les procureurs de la Cour municipale ou de la Province à ce dossier. On pensait alors à porter des accusations de vol et d'extorsion contre ces compagnies privées à contrat avec des propriétaires de terrains, se faisant justice à eux-mêmes sans autre forme de procès. Finalement, un avis juridique les a convaincus qu'il s'agissait davantage d'une affaire civile — un conflit de droits entre propriétaires de terrains et leurs mandataires remorqueurs et les propriétaires de véhicules automobiles — plutôt qu'une affaire criminelle, d'expliquer Me Denis Asselin du service du contentieux du SPCUM.

Cet avis juridique stipulait notamment, d'expliquer Me Asselin, que les remorqueurs privés avaient peut-être l'apparence d'un droit de rétention sur « a chose transportée jus-

qu'au paiement du voiturage ou du fret » (Code civil, art. 1679).

Me Asselin explique que les deux compagnies de remorquage actives en ce domaine — Remorquage québécois à vos frais et Remorquage Direct — se sont formées à l'origine pour aider les commerçants des centres d'achat à chasser les intrus qui envahissaient leurs terrains de stationnement au détriment de leur clientèle.

À son avis, soit parce qu'ils ont pris le pli avant l'adoption du règlement 1319 de la Ville de Montréal ( mai 1983 ) soit parce qu'ils ignorent ou feignent d'ignorer ce règlement, les commerçants ou propriétaires de terrains de stationnement considèrent sans doute plus rapide et plus efficace de faire appel à ces compagnies privées plutôt qu'à la Ville ou à la Police pour leurs besoins de remorquage. « Il leur en coûte certainement moins cher ainsi que de payer un gardien de jour ou de nuit », d'ajouter Me Asselin.

Certains policiers, par ailleurs, qui ont à répondre sans arrêt à des plaintes de vol ou de bris de véhicules de la part de citoyens prennent la chose avec moins de désinvolture. Un policier du centre-ville qui s'est fait lui-même remorquer sa voiture affirme que les compagnies de remorquage privées utilisent facilement l'intimidation — employés de forte stature, chiens policiers, grilles verrouillées, réflecteurs aveuglants et noirceur — pour se faire payer rapidement des automobilistes. Dans le cas de rouspétage ou de protestations véhémentes, ajoute-t-il, elles prennent les devants et affirment qu'elles « gagnent tout le temps à la cour des Petites créances ».

« Nous on ne peut rien faire, d'ajouter le policier. En plus, on se fait accuser de complicité parce qu'on accepte de recueillir les informations que ces compagnies nous donnent sur l'immatriculation des véhicules remorqués. . . » Le seul moment où les policiers sont autorisés à intervenir, ajoute-t-il encore, c'est lorsque le propriétaire d'un véhicule sur le point d'être remorqué arrive sur les lieux et que le remorqueur refuse de libérer sa voiture s'il ne paie la moitié des frais. « Comme la voiture n'a pas été transportée, explique-t-il, le remorqueur n'a pas le droit d'exiger de frais de remorquage pour la libérer ».

**Demain, l'Office de la protection du consommateur donne sa version.**

## REMORQUAGE À VOS FRAIS

# 2. En attendant Don Quichotte...

ANGÈLE DAGENAI

**D**E QUEL DROIT un remorqueur privé peut-il s'emparer de votre véhicule, le remiser dans un lieu privé et exiger des frais de \$65 pour le libérer.

« D'aucun droit, affirme Me Marc Bergeron de l'Office de la protection du consommateur. Ce commerce lucratif qui se donne des airs de légitimité continue ses opérations depuis dix ans parce que la question n'a jamais été débattue à fond devant les tribunaux, parce que c'est un dossier invisible jusqu'à ce qu'un individu se fasse piéger et que ce problème n'a pas semblé préoccuper le gouvernement ou le législateur jusqu'à maintenant ».

Grâce aux pouvoirs que lui donne la loi, l'Office de la protection du consommateur a essayé par trois fois de se constituer « partie intervenante » à la cour des Petites créances, auprès de citoyens lésés, pour faire valoir l'intérêt de l'ensemble des consommateurs, d'expliquer Me Bergeron, et chaque fois les compagnies de remorquage ont décidé de régler hors cour.

« Les compagnies de remorquage évitent à tout prix un vrai débat sur des points de droit en cour parce que cela signifierait certainement la fin de leurs opérations. Elles continuent de fonctionner parce qu'elles ne font pas trop de vagues », d'ajouter Me Bergeron. Selon l'avocat de l'Office, le Don Quichotte philanthropique qui engagerait temps et argent! (des milliers de dollars) pour établir l'illégalité des activités des remorqueurs privés devant les tribunaux supérieurs ne s'est pas encore manifesté en dix ans... « Le citoyen ordinaire essaie de récupérer une compensation pour les dommages faits à son véhicule, le temps perdu, etc. et les choses en restent là », d'ajouter l'avocat.

Si la Ville de Montréal a le droit de bouger votre véhicule l'hiver pour effectuer du déneigement ou la police de faire remorquer les véhicules volés, ceux qui gênent la circulation ou qui présentent une menace pour la sécurité publique, c'est parce qu'une disposition législative les y autorise. Les remorqueurs privés ne peuvent se prévaloir d'aucune loi, réglementation ou ordre de cour pour toucher à la propriété d'autrui.

« Ce n'est pas parce qu'ils passent un contrat



« Ce n'est pas parce qu'ils passent un contrat avec un propriétaire de terrain privé ou que leurs activités sont décrites sur une affiche que l'activité des remorqueurs est légale », selon Me Marc Bergeron, de l'Office de la protection du consommateur.

avec un propriétaire de terrain privé ou que leurs activités sont décrites sur une affiche, plus ou moins à la vue des automobilistes, que ce qu'ils font est légal », d'expliquer Me André Simard, victime de la compagnie Remorquage québécois à vos frais il y a quelques années. « Si tel était le cas, pourquoi ne pas afficher que toute voiture stationnée à tel endroit sera détruite. Est-ce plus légal parce que c'est affiché? » À son avis le dossier n'a jamais été traité au mérite par les tribunaux.

« Le tribunal des Petites créances auquel s'adressent la plupart des automobilistes lésés, n'est pas l'endroit pour discuter d'aspects légaux », ajoute-t-il. « Les avocats des compagnies de remorquage plaident toujours qu'elles ont un contrat les autorisant à faire ce qu'elles font. Ça ne tient pas debout. Pour pouvoir s'emparer de la propriété d'autrui, qu'elle soit ou non légalement stationnée, il faut l'accord du propriétaire de l'automobile ou de son mandataire, affirme Me Simard, celui du propriétaire du terrain où se trouve l'automobile n'a rien à voir là-dedans ».

Pour un autre avocat, Me Louis Crête, victime de la compagnie concurrente, Remorquage Direct, techniquement, ce que font les remorqueurs privés, à son avis, « c'est du vol ». « Ils n'ont pas le droit de séquestrer les voitures qu'ils déplacent dans leurs fourrières privées. Pourquoi ne pas les emmener à Trois-Rivières, tant qu'à faire? Où est-ce qu'on s'arrête? »

Pour l'avocat de l'Office de la protection du consommateur qui a fouillé le dossier de fond en comble et même rédigé un article dans *Protégez-vous* (août 1985) sur l'industrie du remorquage, la seule façon de contrôler cette industrie serait que le gouvernement s'en mêle. « Il pourrait autoriser l'enlèvement des véhicules stationnés sur des propriétés privées mais limiter la distance de remorquage à la rue avoisinante par exemple, comme le fait la Ville de Montréal dans le cas du déneigement. Il doit absolument enlever le prétendu droit de rétention (si ce droit existe vraiment) aux remorqueurs de remiser les véhicules dans des fourrières privées ».

« La tendance actuelle n'est évidemment pas à la réglementation, d'ajouter Me Bergeron, c'est plutôt le contraire, mais il me semble que c'est la seule façon de venir à bout de ce problème. Les compagnies de remorquage devraient en outre obtenir du ministère des Transports une forme quelconque de permis qui identifierait qui elles sont, quels sont leurs objectifs, leurs tarifs et qui assurerait qu'elles sont solvables et qu'elles ont un minimum de compétence pour remorquer certains ou tous types de véhicules, etc. De plus, il devrait y avoir un programme de formation en dépannage et remorquage auquel elles seraient tenues de s'inscrire ». Actuellement, les remorqueurs privés « à vos frais » de Montréal chargent le double du tarif de la plupart des autres remorqueurs privés du Québec pour le remorquage et le remisage des véhicules, selon ce qu'affirme Me Bergeron dans *Protégez-vous*.



Il ajoute que le remorquage est devenu quelque chose de très complexe avec la multiplicité des modèles de voiture ordinaire et de luxe. « Certains fabricants de voitures font des mises en garde chaque année sur les façons de remorquer leurs modèles afin de ne rien briser. Évidemment quand vous êtes payé au nombre de voitures que vous remorquez à la journée — comme l'étaient les employés de Remorquage québécois jusqu'à récemment — prendre toutes les précautions qu'il faut n'est peut-être pas votre première préoccupation », d'ajouter l'avocat.

Autre détail qui n'est absolument pas anodin, d'ajouter Marc Bergeron, la compagnie Remorquage québécois à vos frais utilise l'emblème héraldique et le fleurdelisé québécois dont l'emploi est strictement limité au gouvernement du Québec et à ses agences autorisées, selon la Loi sur l'emblème floral (1975). « Le ministère des Communications, responsable de l'identification visuelle du gouvernement, que j'ai tenté de sensibiliser au problème ne s'en est jamais occupé, explique-t-il.

Il aurait suffi d'une injonction pour empêcher cette compagnie de se faire passer pour une agence de sécurité ou même une force policière aux yeux du citoyen qui n'y regarde pas de trop près ». Pour Bergeron l'utilisation de cet emblème et le fait que les employés de cette compagnie portent des uniformes, des badges, ont des « numéros matricules » et émettent parfois des « billets préventifs » témoignent de leurs aspirations à passer pour ce qu'ils ne sont abso-

lument pas, c'est-à-dire des forces de l'ordre...

Par ailleurs, l'Office de la protection du consommateur considère, passablement scandaleuse l'attitude du Service de police de la CUM dans ce dossier. « Le Service de police est en conflit d'intérêt en plus d'être complice des activités des remorqueurs privés par les informations qu'elles transmettent au public, d'affirmer Bergeron. Comment le SPCUM pourrait-il en effet questionner la légalité de ce que font ces compagnies et dénoncer leurs abus quand il utilise les services de Remorquage québécois à vos frais à l'occasion pour ses dépannages ».

Vérification faite auprès du sergent Robert Lauzon (division des opérations policières), le SPCUM a utilisé au moins à deux reprises les services de cette compagnie, lors de la grève des cols bleus de la Ville de Montréal cet hiver et pour toute la durée des feux d'artifice à la Ronde, le mois dernier. Pour certains policiers, cette compagnie serait la seule à pouvoir donner un service « adéquat » à la police lorsque la Ville ne peut offrir remorqueurs et personnel en nombre suffisant pour ses be-

soins. Le Capitaine Parent du poste 33 qui a eu à assurer la sécurité publique au cours des derniers feux d'artifice affirme, pour sa part, avoir été très satisfait des services de la compagnie Remorquage québécois à vos frais. « Ils nous ont donné un service que la Ville de Montréal était incapable d'assumer; ils n'agissent pas sournoisement, ils font de la prévention en avisant les gens des risques qu'ils courent, ils ne se cachent pas pour faire ce qu'ils font... »

Le SPCUM doit d'ailleurs trancher le problème très bientôt, d'expliquer Me Denis Asselin du service du contentieux, parce que la Ville de Montréal ne lui fournira plus du tout dans quelques semaines de service de remorquage. La Communauté urbaine de Montréal devra alors aller en appel d'offres, d'expliquer le sergent Lauzon, pour choisir quelle ou quelles compagnies pourront le mieux la servir. « Nous sommes présentement à rédiger le cahier des charges », ajoute-t-il.

**Demain: Les remorqueurs privés s'expliquent; le ministère de la Justice aura le dernier mot**

## REMORQUAGE À VOS FRAIS

### 3. « Servir le bien public en bon père de famille »

ANGÈLE DAGENAI

**L**ES deux compagnies de remorquage privée du grand Montréal qui établissent des contrats avec des commerçants, des hôpitaux, des propriétaires de terrains de stationnement, etc. dans le but de « nettoyer » tous les véhicules qui se trouvent sur leurs propriétés et n'y ont pas affaire — Remorquage québécois à vos frais et Remorquage Direct — sont convaincues de servir le bien public et même d'agir « en bon père de famille », comme affirmait un de ses porte-parole, parodiant le jargon légal.

« Nous, on résoud les problèmes que la police n'est pas capable de régler, affirme M. Peter Dahmen, vice-président de la doyenne des compagnies de remorquage de ce type à Montréal, Remorquage québécois à vos frais Enr. Quand une voiture bloque l'entrée de l'urgence d'un hôpital, la police peut bien venir mettre un billet dans le parebrise du contrevenant mais ça n'enlève pas le véhicule des lieux. Le problème est im-

médiat, l'hôpital ne peut pas attendre des heures que les remorqueuses de la Ville viennent enlever ça. Nos remorqueuses — la compagnie a une flotte de 22 véhicules — patrouillent continuellement la ville et on peut être là en 15 minutes ».

M. Dahmen est convaincu que le fait de passer un contrat avec les propriétaires de terrains désireux de faire surveiller et nettoyer leur propriété et d'installer des affiches restreignant le droit de stationnement légalise complètement ses opérations de remorquage.

« Nous attendons deux semaines ou plus avant de commencer à remorquer des véhicules après avoir passé le contrat avec le propriétaire et installé nos affiches. Parfois même, nous mettons des billets préventifs dans les parebrises des contrevenants au cours de cette période afin de les sensibiliser au fait qu'ils sont en défaut de stationner là ».

« Tout est dans l'affiche et dans le contrat, de renchérir le président de la compagnie concurrente, M. Pierre Daneau de Remorquage Direct, c'est ce qui nous donne nos droits. Nous, on ne met pas de billets préventifs mais on attend un minimum de quatre semaines avant d'effectuer nos premiers remorquages. Dans les terrains de stationnement de Citipark Inc, notre plus gros client (50 % des opérations) on a attendu cinq mois avant de commencer, prétend-il. Il y a des gens qui les lisent les affiches, d'autres non, d'autres qui font exprès pour stationner avec le frein à bras ou les roues tournées au maximum pour qu'on ne soit pas capable de remorquer leur voiture ».

M. Daneau avoue candidement qu'il a eu l'idée de développer cette forme de remorquage — il était depuis onze ans spécialisé dans le remorquage de véhicules lourds — à la suite de deux expériences malheureuses: il s'est fait enlever son véhicule à Montréal par Remorquage québécois à vos frais et une autre fois à Fort Lauderdale en Floride où

ça lui a coûté \$ 135 US pour la récupérer. « Je peux vous dire que c'est un endroit bien plus terrible qu'ici; je n'avais pas vu l'affiche et j'ai récupéré ma voiture à au moins 15 milles de là. C'est après ça que je me suis dit que je ne laisserais pas à Remorquage québécois ce beau marché pour lui tout seul. J'ai commencé il y a neuf mois ».

Remorquage Direct prétend avoir 250 clients, 15 remorqueuses (40 autres pour ses remorquages lourds), faire plus de 7,800 remorquages par année et charger pas moins de \$ 365 par contrat à ses clients annuellement. Il possède trois divisions, à Montréal, Laval et Rive-Sud, et trois fourrières — à Brossard, Ville Saint-Laurent et Montréal-Est.

Son concurrent, Remorquage québécois à vos frais, ne fait que du remorquage de petits véhicules, possède des contrats pour un millier de terrains, une flotte de 22 véhicules, fait 13,000 remorquages par année et charge de \$ 365 à \$ 2,500 par année à ses clients selon la grandeur du terrain et le type de « protection » requise.

Les employés des deux compagnies sont payés à l'heure — il y a quelques années, les employés de Remorquage québécois étaient payés quelque \$ 20 par voiture remorquée. Chacune de ces compagnies a des démêlés avec la justice, Remorquage québécois ayant une soixantaine de causes devant la cour des Petites créances, Remorquage Direct, une dizaine, selon son président.

« Les juges nous donnent raison aux Petites créances dans 95 % des cas », affirme Peter Dahmen. « Nous pouvons prouver dans presque tous les cas que ce n'est pas nous qui avons causé les dommages qu'on nous réclame. On fait un constat de l'état de la voiture avant le remorquage, un autre constat après le remorquage — que l'on dépose au poste de police le plus près d'où la voiture est remorquée — en plus d'un rapport complet spécifiant tous les détails relatifs à l'événement, notamment de quelle façon la voiture a été remorquée ».

Selon M. Pierre Daneau, président de Remorquage Direct, chaque remorquage prend une heure et demi à deux heures à compléter en raison de tous ces comptes rendus. « Si on ne laisse pas la fiche au poste de police, on peut être accusé de vol, ajoute-t-il. Cette fiche donne les caractéristiques de la voiture remorquée et fait état des bosses et autres dommages qui étaient dessus avant que nous la remorquions. Les policiers devraient sortir constater par eux-mêmes ce que nous inscrivons sur la fiche mais ils ne sortent jamais ».

À Remorquage québécois à vos frais, on est très heureux d'un jugement récent de la Cour des Sessions de la Paix (2 mai 1985, Juge Jacques Lessard), établissant, prétendent-ils, la légalité absolue de ce qu'ils font. Dans ce jugement, l'accusé — un employé de Remorquage québécois — est accusé d'entrave au travail d'un policier pour avoir refusé d'obtempérer à un ordre de celui-ci de libérer gratuitement une voiture qu'il s'appropriait à emmener à la fourrière alors qu'il exigeait un paiement de \$ 35 du propriétaire du véhicule, un livreur d'une compagnie de nettoyage.

Le juge acquitte l'employé parce que, dit-il, tout s'est passé sur un terrain privé et non pas sur la voie publique; parce que le livreur savait pertinemment être en situation illégale en rapport avec la « réglementation privée » que les propriétaires ont instituée sur leur terrain; parce que le policier ne pouvait, prétend le juge, faire appliquer un règlement municipal — bizarrement la Couronne ne fait aucune référence au règlement 1319 de la Ville de Montréal qui autorise les policiers à intervenir dans ces situations — il n'était donc pas à ce moment un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions, etc.

Comme les parties n'en sont pas venues aux coups, le juge ajoute que le policier aurait dû inciter le livreur à payer le \$ 35 « sous protêt » — ce qui signifie qu'on le fait parce qu'on est coincé mais qu'on n'est pas d'accord — et aller débattre de droit civil devant les cours habilitées pour ce faire.

Pour Me Marc Bergeron de l'Office de la protection du consommateur, il ne s'agit toutefois pas du jugement qui établirait sans conteste la légalité des agissements des remorqueurs privés de disposer à leur gré de votre bien. Ce jugement n'existe tout simplement pas. « Aucun tribunal civil supérieur n'a encore touché au cœur de la question. La Cour des Sessions de la Paix n'a pas la compétence sur ces questions-là. C'est un tribunal pénal. C'est comme si on demandait à la Régie des loyers de statuer sur une cause de divorce ».

Entretiens, au bureau du ministre de la Justice à Québec, M. Herbert Marx, on s'intéresse de très près à la question — comme en fait foi une lettre, datée du 12 juin dernier, adressée à deux conseillers municipaux du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, MM. Sam Boskey et Michel Prescott — et on s'interroge si « une nouvelle législation ne deviendrait pas nécessaire » pour mettre de l'ordre dans l'industrie du remorquage au Québec.

M. Marx semble beaucoup plus préoccupé de la question que ne l'étaient ses prédécesseurs. Dans la lettre que signe son attaché de cabinet, Me François Ghali, il parle des « pièges » tendus aux citoyens par ces compagnies privées. Il mentionne également la possibilité de « mieux encadrer » les droits des uns et des autres. La lettre mentionne en outre qu'un propriétaire de terrain ne peut « faire naître de créance » à l'égard d'un automobiliste parce qu'il n'existe « aucun lien de droit entre le propriétaire du véhicule et la société de remorquage », en vertu des dispositions du Code civil québécois. Même du point de vue du droit criminel, poursuit la lettre, « lorsqu'il est évident que la personne ne peut justifier le remorquage mais y procède néanmoins afin de réclamer ultérieurement des frais, elle pourra être condamnée pour vol... particulièrement lorsque la compagnie de remorquage procède au remorquage malgré la présence sur les lieux du propriétaire du véhicule ».

## Une erreur qui coûte cher aux automobilistes

Monsieur Richard Vanier,  
Directeur,  
Service des travaux publics,  
Montréal

Dans le quartier St-Jean-Baptiste de Montréal, la piste cyclable de l'axe nord-sud emprunte la rue St-André pour bifurquer sur la rue Cherrier vers l'ouest.

Par erreur, les employés municipaux qui ont eu la tâche de tracer les lignes de cette piste ont prolongé celles-ci sur la rue St-André, entre les rues Cherrier et Sherbrooke. Au fait de cette erreur et sans crainte d'obtenir des billets de contravention, les résidents du secteur garant leurs véhicules, principalement pour la soirée et la nuit, dans l'aire réservée à la fausse portion de piste cyclable.

Croyant respecter un espace destiné aux cyclistes, plusieurs automobilistes provenant fort probablement de l'extérieur du secteur stationnent en journée leurs voitures

hors de la piste et écopent de billets de contravention d'au moins 20\$. En invoquant une signalisation incohérente, insuffisante et trompeuse, l'automobiliste pénalisé aurait d'excellentes chances de gagner une contestation devant le tribunal. Si la contestation demeure présumément à l'avantage de l'automobiliste, celui qui travaille ne peut quant à lui se permettre d'aller contester. Non seulement il y perdrait son temps, mais l'équivalent monétaire d'une demi-journée de travail.

Pour éviter à d'autres automobilistes les ennuis, frustrations, pertes d'argent et de temps que cette situation engendre, pourriez-vous demander à une des équipes de votre Service de faire disparaître, probablement par nettoyage au jet sous pression, les lignes indiquant la voie réservée aux vélocutionnaires.

Michel Bédard  
Montréal

## **Court computer adjusted**

*I have a big problem with Montreal municipal court over parking tickets after I parked my car in front of a meter and did not pay. I received a traffic violation ticket for \$15.*

*I did not pay within the required 10 days and was billed an extra \$5.*

*(Well, you'd think I learned something, eh?)*

*I left my car near a meter a second time and did not feed the little machine. I received another ticket for \$15.*

*I immediately wrote out a*

*cheque to the city for \$35 to cover both violations. The cheque was cashed.*

*I just received a summons for \$52 on the second ticket.*

*Help! I used to work with you Probies. You'd think I would know better.*

**Agnes Fulginiti  
LaSalle**

Our former Probe employee is off the hook as the computer at Montreal municipal court was adjusted and both fines have been deemed paid.

## Signalisation sournoise

Monsieur Richard Vanier,  
Directeur,  
Service des Travaux publics,  
Montréal

Dans le quartier St-Jean-Baptiste de Montréal, la piste cyclable de l'axe nord-sud emprunte la rue St-André pour bifurquer sur la rue Cherrier vers l'ouest.

Par erreur, les employés municipaux qui ont eu la tâche de tracer les lignes de cette piste ont prolongé celles-ci sur la rue St-André, entre les rues Cherrier et Sherbrooke. Au fait de cette erreur et sans crainte d'obtenir des billets de contravention, les résidents du secteur garent leurs véhicules, principalement pour la soirée et la nuit dans l'aire réservée à la fausse portion de piste cyclable.

Croyant respecter un espace destiné aux cyclistes, plusieurs automobilistes provenant fort probablement de l'extérieur du secteur stationnent en journée leurs voitures hors de la piste et écoupent de billets de contravention d'au moins 20\$. En invoquant une signalisation incohérente, insuffisante et trompeuse, l'automobiliste pénalisé aurait d'excellentes chances de gagner une contestation devant tribunal. Si la contestation demeure presumée à l'avantage de l'automobiliste, celui qui travaille ne peut quant à lui se permettre d'aller contester. Non seulement il y per-

draît son temps mais l'équivalent monétaire d'une demi-journée de travail.

Pour éviter à d'autres automobilistes les ennuis, frustrations, pertes d'argent et de temps que cette situation engendre, pourriez-vous demander à une des équipes de votre Service de faire disparaître, probablement par nettoyage au jet sous pression, les lignes indiquant la voie réservée aux velorutionnaires.

Michel BÉDARD  
Montréal

# DES CONTRAVENTIONS DE «COURTOISIE» CET ÉTÉ!

Attention automobilistes! Si au cours des prochaines semaines votre pare-brise se fait garnir d'une contravention sans raisons «officielles», ne prenez pas le mors aux dents. C'est qu'on veut tout simplement signaler, sans frais, que vous avez par imprudence donné de la poigne aux voleurs potentiels.

Dans le cadre de «défi 86» et sous la coordination du policier Eddie Wiseman du district 52, le projet «Méfiez-vous

automobilistes» emploie grâce à une subvention fédérale treize étudiants en techniques policières pour la saison estivale

dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

**Stade**  
Ces contraventions

dites de «courtoisie» sont particulièrement distribuées aux environs du stade olympique et dans les secteurs commerciaux des rues Ontario et Sainte-Catherine.

Clés de contact visibles, cassettes visibles, objets sur le tableau de bord, objets de valeur à vue, paquets et outils exposés et vitres ouvertes, voilà en partie ce que l'on indique sur ces «billets» de courtoisie dont on aura distribué 15,000 exemplaires d'ici la fin du mois d'août.

## Burin

Les caisses pop participent également à ce programme en prêtant de l'espace dans leurs succursales pour inciter les citoyens à faire buriner leurs objets de valeur.

L'agent Wiseman nous signale qu'aux environs du stade, beaucoup de visiteurs américains se font prendre par les voleurs lors d'événements sportifs.

De 1984 à 1985, le nombre de vols de véhicules est passé de 10 874 à 12 159 sur le territoire de la CUM. Les vols dans les véhicules sont dans le même temps passés de 25 601 à 25 931.



Photo Luc BÉLISLE

Les étudiantes Chantal Locas et Lysianne Goulet en compagnie de l'agent Eddie Wiseman dressent une contravention à un de nos photographes imprudents dans le stationnement du Journal.



Photo Luc BÉLISLE

M. Denis Lauzon, directeur du poste 52, son adjoint, le capitaine Gérard Charette, et le groupe d'étudiants en techniques policières engagés pour le projet «Méfiez-vous automobilistes».

# L'APA DEMANDE UNE RÉFORME EN PROFONDEUR DU SECTEUR DU REMORQUAGE

Devant les pratiques abusives et violentes de certaines compagnies de remorquage de véhicules, l'Association de protection des automobilistes (APA) réclame une réforme globale des services de remorquage à l'échelle provinciale.

**Monique Girard-Solomita**

Deux compagnies sont principalement visées par l'APA. Il s'agit de «Remorquage québécois à vos frais» et «Remorquage direct», les deux pires compagnies dans le domaine, selon cet organisme.

L'APA a en main 80 plaintes de consommateurs qui disent avoir été victimes d'intimidation de la part des préposés au remorquage. D'autres se plaignent que leur voiture a été endommagée pendant le remorquage.

L'APA dénonce le fait que les compagnies de remorquage opèrent de façon à décourager toute forme de contestation ou protestation raisonnable de la part du propriétaire du véhicule remorqué.

La présence de chiens de garde à l'entrée de la fourrière, la confiscation du véhicule à défaut de paiement ou en cas de protestation, et la remise d'un reçu en for-

me d'entente finale de renonciation au droit de poursuite sont monnaie courante dans certaines compagnies.

## Témoin oculaire

Incidentement, le directeur de l'information de l'APA, Michel Sigouin, qui présidait la conférence de presse hier, dit avoir été témoin samedi soir d'une altercation violente entre trois consommateurs qui venaient de se faire remorquer leurs voitures et les gens de la compagnie «Remorquage direct».

Un des consommateurs aurait reçu deux coups de madrier en acier (H Beam) à la tête. Il ne s'agirait pas là d'un geste isolé mais d'une pratique habituelle car, aurait-on répondu à Michel Sigouin, «les gens sont prêts à tout pour un tas de ferraille».

M. Sigouin précise qu'une compagnie comme «Remorquage québécois» réalise un chiffre d'affaires de plus de \$1 million par année car elle

effectue 22 000 remorquages à \$65 chacun.

L'APA souhaite que le ministre de la Consommation et des Transports, MM. Herbert Marx et Marc-Yvan Côté, adoptent une réglementation qui assurerait: la formation de préposés au remorquage, les normes d'équipements de remorquage obligatoires afin d'assurer la sécurité du public et la création d'un fonds de réserve ou d'un cautionnement obligatoire pour couvrir tout dommage causé

aux véhicules remorqués.

De plus, la loi fixerait une distance de remorquage maximale, une rue avoisinante au lieu de 10, 15 ou 20 km du lieu de remorquage comme c'est le cas actuellement, ainsi que le remorquage à un coût réglementaire.

L'APA invite donc à communiquer avec elle les personnes qui ont intenté des recours contre ces compagnies ou dont la police aurait refusé d'enregistrer la plainte. S'il y a lieu, l'APA pourrait tenter un recours collectif.



Photo Daniel TREMBLAY

M. Michel Sigouin de l'APA dit qu'il ne faut pas attendre qu'un meurtre intervienne à la suite d'une altercation entre un consommateur et un employé d'une compagnie de remorquage pour régler ce milieu.

## L'APA : réglementer le remorquage

LAURENT SOUMIS

L'Association pour la protection des automobilistes (APA) demande au gouvernement québécois de réglementer l'industrie du remorquage pour que cessent les pratiques abusives, la violence et l'intimidation qui sévissent particulièrement dans la région de Montréal.

En conférence de presse, le directeur de l'information de l'APA, M. Michel Sigouin, a vivement dénoncé les pratiques de certaines entreprises qu'avait mis en lumière une récente série de reportages publiée par LE DEVOIR.

Le porte-parole de l'organisme a comparé à des « vautours de la nuit » les deux principales entreprises de la région, Remorquage Québec-à-vos-frais et Remorquage Direct, dont les pratiques « qui froient l'illégalité, le vol et le recel » ont déjà fait l'objet de plus de 80 plaintes de la part d'automobilistes.

L'APA demande aux ministères québécois du Transport et de la Justice de procéder à une « réforme globale » de l'industrie pour la soumettre à des normes et des règlements sévères.

L'association souhaite qu'une législation encadre la formation des préposés au remorquage et fixe les normes d'équipements afin d'assurer la sécurité du public et du remorqueur, et de réduire les dommages matériels causés aux véhicules remorqués.

L'APA réclame aussi la réglementation des tarifs de remorquage et d'entreposage des véhicules, celle de l'affichage des interdictions de stationnement ainsi que de la distance ou périmètre maximal à l'intérieur duquel les automobiles peuvent être remorquées. ●

Elle suggère l'institution d'un fond de réserve ou d'un caution-

nement obligatoire pour accélérer et faciliter le recouvrement par les consommateurs des dommages éventuellement causés à leurs automobiles.

L'association invite d'ailleurs les automobilistes victimes de pratiques abusives, de dommages matériels ou même de sévices corporels à communiquer avec ses bureaux.

L'APA se dit prête à supporter les démarches des consommateurs lésés devant la Cour des petites créances.

En attendant une réforme provinciale, l'organisme invite les automobilistes victimes d'abus à porter plainte auprès de la police dans les cas où des actes criminels sont commis.

L'APA recommande même de noter l'identité des policiers qui refuseraient d'enregistrer une telle plainte en vue de démarches subséquentes devant la Commission de police du Québec.

Selon le porte-parole de l'APA, M. Michel Sigouin, la situation est à ce point rendu où la violence physique s'ajoute à l'exploitation des automobilistes.

Dimanche dernier, dans un stationnement du centre-ville, le directeur de l'information de l'APA a lui-même été témoin d'une altercation entre un automobiliste et trois employés d'une entreprise de remorquage au cours de laquelle l'un de ces employés a frappé le consommateur récalcitrant à deux reprises avec une barre métallique.



# Comment s'enrichir rapidement... ... par un travail nocturne, amusant et générateur d'emplois !

## CHAKÉ MINASSIAN

L'auteur, qui enseigne à l'UQAM, garantit l'authenticité des faits rapportés ci-dessous dont elle a été personnellement victime en présence de nombreux témoins

CE TITRE étant explicite, il ne me reste qu'à ajouter en guise de préambule, que ce qui suit est la présentation théorique d'une méthode géniale, dont la divulgation permettrait à tout Montréalais de la mettre en application.

### Phase préparatoire

La méthode comporte une phase préparatoire avec les subdivisions suivantes :

*Première étape* — Mettre la main sur un terrain de stationnement à proximité d'un grand hôtel, qui loue ses salles pour des congrès ou autres grandes réceptions.

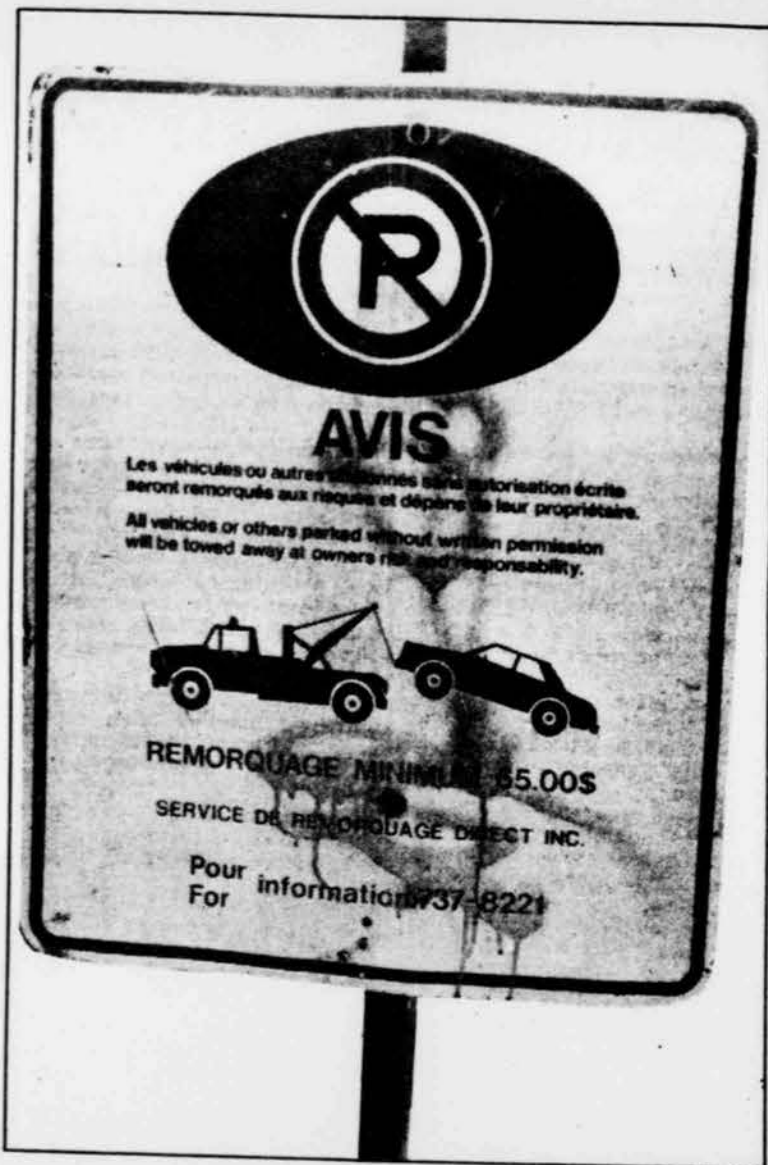
*Deuxième étape* — À l'entrée du terrain de stationnement et à quelques autres endroits, placer un petit écriteau d'avertissement.

*Précaution élémentaire* : utiliser des caractères minuscules à peine lisibles en plein jour.

*Nota bene* — Attendu que l'activité lucrative qui nous intéresse se déroulera après la tombée de la nuit, il est absolument indispensable que nulle part sur le terrain, et encore moins sur les écriteaux en question, aucun éclairage électrique ou autre ne puisse perturber l'obscurité globale créée à si grands frais... En revanche, l'idée générale est claire : tout mettre en oeuvre pour que les écriteaux n'attirent pas l'attention dans l'obscurité ambiante.

*Remarque supplémentaire* — « Invisibilité et discrétion entourant les écriteaux. » Telle doit être la devise de l'affaire tout entière, car son succès dépend de cela, notamment après le départ du préposé en fin d'après-midi, puisqu'il ne sera remplacé par personne jusqu'au lendemain matin.

L'avertissement illisible inscrit sur les écriteaux invisibles dira :



— Les clients de nuit inséreront eux-mêmes deux dollars (sans reçu équivalent) dans la (minuscule) fente (invisible) d'une (espèce de) boîte à lettres (lilliputienne, non éclairée) portant un numéro (indis-

cernable la nuit).

(Le tout sera incrusté dans un panneau porteur dont la surface sera recouverte d'autres boîtes identiques, mais identifiées, en principe par des numéros différents. Le panneau por-

leur bénéficie, bien entendu, de l'englobante obscurité romantique, ainsi que de la discrétion très spéciale des endroits stratégiques caractérisant le terrain tout entier.)

— Le client doit garer sa voiture sur l'emplacement dont le numéro correspond à celui de la boîte (lilliputienne, dans la fente invisible de laquelle il aura inséré les \$ 2, sans recevoir le moindre reçu en contrepartie... *Nota bene* : attendu que Revenu Canada et Revenu Québec ont d'autres chats à fouetter, ce fait passera inaperçu).

— Les voitures des contrevenants à ces règles (illisibles et/ou invisibles) seront remorquées. Pour les récupérer, ils doivent payer \$ 65 comptant. Pour savoir où s'adresser, téléphoner au numéro 737-8221.

Ceci achève la phase préparatoire.

#### L'affaire comme telle

1) *Considérations générales* — Les occupants des voitures, ne remarquant ni préposé, ni écriteau, ni panneau, ni chaîne barrant l'entrée du stationnement, y pénétreront le cœur joyeux. Ils ignorent encore qu'ils sont tombés dans la souricière tendue pour eux. C'est seulement au moment de leur retour sur les lieux, qu'ils se rendront compte que tout au long de leur soirée, ils étaient déjà transformés en vaches à traire.

C'est d'ailleurs à ce moment-là qu'intervient l'amusement dont il était question dans le titre de cet écrit. Quel exploitateur de terrain de stationnement ne se réjouirait pas à l'idée qu'au lieu des \$ 2 exigibles, il encaissera \$ 65 par voiture ? Les samedis soirs surtout, quand les pigeons à plumer arrivent en rangs plus serrés encore... « Voir ça, et mourir de plaisir... »

2) *L'Hallali* — À une heure déterminée, apparaissent sur le terrain les camionnettes de remorquage de la compagnie privée avec laquelle on s'est associé.

Dans un va-et-vient fébrile, les chauffeurs de ces dernières emportent les voitures stationnées.

Le propriétaire d'une voiture déjà emportée peut s'estimer chanceux s'il arrive au moment où ces anges de la nuit s'affairent. Il comprendra au moins la raison de la disparition de sa voiture. S'il demande des questions stupides telles que : « Pourquoi ? Comment ? Où ? De quel droit ? », il ne recevra aucune réponse. Ceux qu'il apostrophe n'ont pas de temps à perdre. S'il insiste trop, les chauffeurs des camionnettes de remorquage seront libres de bousculer l'importun qui les retarde dans l'accomplissement de leur tâche.

Alors entrent en jeu les chauffeurs de taxi qui, soit dit en passant, pullulent comme des vautours dans ce coin perdu. Ils proposent leurs services au « dévoturé », qui doit quand même se rendre à la fourrière privée, s'il a l'intention de récupérer sa voiture.

Le cortège des taxis se dirigeant vers la fourrière lointaine est une autre source de plaisir, pour l'animation ainsi créée dans les rues autrement désertées de notre bonne ville à 2 ou 3 heures du matin...

Certains propriétaires de voiture qui ont du temps à perdre, voudront peut-être alerter d'abord la Police du quartier. On leur répondra que l'affaire du remorquage relève du « Civil » et non point de la Police. Alors, ils retournent à la « case taxi »...

Ceux qui sont arrivés entre deux passages des remorqueurs penseront, dans leur ignorance des règles de ce jeu, que leur voiture a été volée. Ils téléphoneront à leur tour à la même Police du quartier. Après avoir décliné leurs nom, prénom et autres détails traditionnels, y compris les dates de naissance des parents et beaux-parents, dès qu'ils auront mentionné le lieu du vol présumé, on leur suggérera sans doute d'appeler d'abord le numéro 737-8221...

Le plus grand inconvénient de cette affaire lucrative est que la Police du quartier sera sans cesse dérangée pour rien... Si, un jour, l'officier assurant la permanence s'énerverait...

3) *La restitution des voitures* — La fourrière doit obligatoirement être située en un endroit très éloigné par rapport au terrain de stationnement, dans un quartier industriel déserté la nuit.

Le « pigeon à plumer » y arrivera d'une manière ou d'une autre. C'est la preuve qu'il acceptera de payer les \$ 65 d'amende.

Détail important : lui faire signer une quittance, avant la restitution de sa voiture, mais, bien entendu, après avoir encaissé les \$ 65. Dans son énervement, il croira qu'il s'agit seulement du reçu pour la somme versée.

Autre détail : la lourde porte métallique grillagée de la fourrière elle-même doit être gardée par deux gailards musclés et au moins par un chien féroce, dont la laisse s'étendra jusqu'à la limite d'un étroit passage permettant à peine d'avancer à la file indienne. Ces moyens sont très efficaces pour anéantir psychologiquement le pigeon déjà plumé.

Si, arrivé près de sa voiture, ce

dernier constate que pour les besoins du remorquage et du garage dans la fourrière, on a débloqué la portière initialement verrouillée de sa voiture, que peut-il se passer ? De deux choses l'une : ou bien il n'objectera pas et n'aura qu'une idée fixe : s'enfuir de là au volant de sa chère voiture. C'est ce qui arrivera dans 99 % des cas. Ou alors, il protestera que le fait d'avoir ouvert la portière verrouillée de sa voiture équivaut à une violation de domicile, que des objets s'y trouvant peuvent avoir été enlevés...

On peut le laisser parler. Ça ne le mènera à rien. N'a-t-il pas déjà signé une quittance sur laquelle il est dit, en lettres microscopiques : « Le remorquage est fait aux risques et périls du client et ce dernier dégage Service de remorquage DIRECT inc. de toute responsabilité quant aux dommages pouvant être causés et objets perdus... » !

Il n'y a donc aucun risque, ou presque. Les autorités municipales, provinciales, fédérales, policières, judiciaires ne peuvent rien contre vous. Vous êtes quasiment l'État dans l'État. Vous savourez le plaisir d'une telle puissance, en plus de gagner beaucoup d'argent. Vous pouvez même proclamer que vous rendez service à la collectivité en créant des emplois (chauffeurs de remorquage, gardiens et employés de bureau de la fourrière, éleveurs de chiens de garde féroces).

À mon avis, vous serez même éligible pour l'aide gouvernementale accordée aux petites et moyennes entreprises créatrices d'emplois supplémentaires...

Certes, la possibilité d'un risque à plus ou moins longue échéance existe toujours. Il se peut qu'une des instances susmentionnées prenne l'initiative de mener enquête, suivie d'une loi déclarant illégale cette activité lucrative. Mais même si cela devait arriver un jour, j'ai le sentiment que ce n'est pas demain la veille. En attendant, l'argent à gagner est là !

P.S. J'ai présenté la théorie. Certains l'appliquent déjà. Les sceptiques et/ou les intéressés n'ont qu'à se présenter sur les lieux, préféablement un samedi soir, entre 23 h et 3 h du matin, aux adresses suivantes, pour vérification *de visu* ou pour apprentissage.

— Pour le début de l'opération : terrain de stationnement Citypark, rue Stanley, entre Dorchester et l'ancienne gare Windsor.

— Pour la suite et fin : 943 Montée de Liesse, Service de remorquage Direct Inc.

## **CITY BRIEFS**

---

### **Towing firms abusive: APA**

The Automobile Protection Association (APA) is calling for provincial regulations to clean up the tactics of private Montreal-area towing companies.

The consumer lobby group said it has received 75 to 80 complaints of violence and intimidation in the last 18 months from people who had their cars towed from private parking lots.

"Incidents of violence and intimidation are happening daily and cars are being unnecessarily damaged," APA consumer counsellor Claude Edery said at a news conference yesterday.

And he said motorists often have to pay \$20 and \$30 taxi fares to reclaim their cars at the towing company pounds in Laval and north-end Montreal.

The APA accused employees of two towing companies, Remorquage québécois à vos frais and Remorquage Direct, of using strong-arm tactics.

But Robert Salois, president of Remorquage québécois à vos frais, which tows 15,000 vehicles a year from about 1,600 parking lots, said he would welcome government regulations.

"No savagery has ever been practised here and we have nothing to hide," he said.

# L'APA part en guerre contre deux compagnies de remorquage

■ L'Association de protection des automobilistes (APA) ne s'en cache pas: elle part en guerre contre ce qu'elle nomme

## FRANÇOIS FOREST

les «vautours de la nuit», ces compagnies spécialisées dans le remorquage de voitures mal garées ou abandonnées dans des

terrains de stationnement publics ou privés.

L'APA dénonce essentiellement deux compagnies, *Remorquage québécois* et *Remorquage Direct*, qui, selon elle, s'approprient par contrat le droit de remorquer tout véhicule stationné sans autorisation, à une fourrière «désignée à cette fin et qui est souvent située à 10, 15 ou 20 ki-

lomètres du lieu de remorquage».

Tout cela serait en conflit direct avec le règlement municipal 1319 de la Ville de Montréal qui permet le déplacement des voitures sur une certaine distance et dans certaines conditions.

Ces remorquages coûtent souvent très cher: \$65 le déplacement, tarif minimum. Il peut y avoir excédent si les préposés travaillent avec le «système du chariot», qui consiste à soulever l'arrière de la voiture pour la tirer d'un endroit à stationnement interdit.

Selon l'APA, des compagnies se livrent depuis trois ans une compétition féroce dans ce nouveau marché lucratif de remorquage de voitures, avec l'assentiment tacite des autorités municipales et provinciales qui, officiellement, «étudient le dossier». Le ministère de la Justice à Québec se penche présentement sur la question, le ministère des Transports aussi. Un adjoint au ministre de la Justice, Hubert Marx, déclarait récemment que ce type de commerce frisait «l'extorsion».

L'APA demande, bien sûr, une réforme globale du secteur du remorquage, mais insiste pour qu'il y ait tarification réglementaire, formation des préposés au remorquage, création d'un fonds pour couvrir les dommages causés aux véhicules remorqués et définition de la distance de remorquage maximale.

L'APA insiste: «Pour que le propriétaire récupère sa voiture, il doit auparavant convenir que

la voiture n'a pas été endommagée. Souvent, prétend Michel Sigouin, chargé du dossier pour l'organisme, on ne s'aperçoit que quelques heures ou quelques jours plus tard des dommages causés lors du touage. C'est aussi un nouveau commerce où la violence fait loi: nous avons de multiples cas où il y a eu intimidation de la part des préposés au remorquage».

Présentement, 75 causes ont été reçues par l'APA et font l'objet de réclamations à la Cour des petites créances. Toujours selon l'APA, *Remorquage québécois* a procédé l'an dernier à 22 000 touages dans des endroits comme les parkings de Radio-Canada, d'hôpitaux, de CLSC ou de centres commerciaux.

Robert Salois, président de *Remorquage Québec*, a déjà l'intention de poursuivre l'APA devant les tribunaux. «J'ai, dit-il, 1 800 clients, un chiffre d'affaires de plus d'un million par année, des gens formés, identifiables avec l'insigne de la compagnie. À chaque fois que nous touons une voiture, nous écrivons un rapport sur l'état de la voiture, le notifions au poste de police du district. Par ailleurs, notre commerce est essentiellement axé sur le civisme. Des propriétaires privés font appel à nos services pour dégager leur terrain. Ça fait 10 ans que je tiens ce commerce, je ne doute pas que d'autres soient intéressés à faire concurrence.»

M. Salois déclare qu'il a chaque année environ 200 plaintes déposées aux Petites créances, mais que 35 p. cent des juge-

ments rendus sont en sa faveur. «C'est comme le code de la route, ajoute-t-il: il faut respecter la loi.» Il ne doute pas cependant que d'autres entreprises harcèlent le pu lic. «C'est pour cela

qu'une loi doit être votée au plus sacrant», affirme-t-il.

*Remorquage Direct*, l'autre compagnie mise en accusation par l'APA, n'a pas jugé bon de donner sa version.



photo Denis Courville, LA PRESSE  
**Récemment, M. Robert Vadas n'a pas apprécié le fait  
que sa voiture ait été la cible de *Remorquage Direct*.**

## Remorquage: L'OPC attend la jurisprudence

LAURENT SOUMIS

Avant de recommander ou non au législateur québécois l'adoption d'une réglementation visant à contrer les pratiques abusives de certaines entreprises de remorquage, l'Office de protection du consommateur (OPC) attend de connaître l'issue d'éventuelles procédures judiciaires intentées contre les propriétaires de ces compagnies.

Le directeur du service du contentieux de l'OPC, Me Pierre Valois, a précisé, hier, au DEVOIR, que son organisme préférerait attendre de connaître la nature de la jurisprudence qui pourrait se développer dans ce dossier avant de lorgner d'une côté d'une réglementation.

Une telle réglementation avait été réclamée, mardi dernier, par l'Association pour la protection des automobilistes (APA).

Toute réglementation a ses avantages et ses inconvénients, a déclaré Me Pierre Valois, en précisant que l'Office reçoit annuellement une centaine de plaintes de la part d'automobilistes « dont plusieurs sont fondées sur des pratiques déloyales et incorrectes ».

L'OPC recommande d'ailleurs aux consommateurs qui s'estiment lésés dans leur droit de porter plainte pour vol ou pour dommages matériels lorsque les circonstances le justifient.

## **Sabot de Denver servi par erreur**

# **Le «Roi du taxi» recevra \$1500**

(R.M.) — La Ville de Montréal devra verser quelque \$1,500 au «roi du taxi» pour avoir servi par erreur à sa voiture un sabot de Denver.

Les huissiers de la firme Linteau & Villeneuve, mandataires de la Ville dans les affaires de sabot, n'ont pas hésité longtemps à verrouiller la voiture taxi de Jean-Claude Plouffe, de la rue Sicard, le 11 octobre 1983.

Presque un an plus tard seulement, la Ville reconnaissait son erreur: «L'ancien propriétaire de votre véhicule, écrit-on à M. Plouffe, avait commis avec cedit véhicule (sic), pendant qu'il en était propriétaire, de nombreuses infractions, etc.»

Erreur sur la personne, en somme. - Bien! se dit le roi du taxi, que ses collègues désignaient maintenant, sur un ton sarcastique, «le roi du sabot», je vais poursuivre la Ville pour dommages et atteinte à ma réputation.

Plouffe s'adresse à la Cour provinciale et récla-

me de la Ville \$9,999, dont \$2,000 pour interruption des affaires - pendant deux jours! - et presque \$8,000 pour préjudice moral, notamment pour avoir été la risée du quartier.

Farfelu!, répond gravement la Ville, et «grossièrement exagéré». Le juge Simon Brossard en prend et en laisse.

Va, dit-il, pour les frais administratifs et les honoraires d'avocat qui ont amené à faire dévisser le sabot (\$253). Va aussi pour les pertes directes de location de sa voiture taxi (\$82).

Quant à la perte temporaire de la réputation (six mois), le juge accorde \$1,000, plus les intérêts.

Vrai qu'il avait perdu toute autorité morale pour continuer à siéger au comité de discipline du groupe Hochelaga, dont il est actionnaire.

Mais que Plouffe ait cessé, par gêne, de conduire son taxi les week-ends durant six mois, voilà qui ne découle pas clairement d'un sabot perdu dans la nature, conclut le juge.

## Remorquage à outrance

Pour stationner dans le centre-ville de Montréal, il n'y a pas de problème. Il y a des places en quantité, ça coûte cher, et c'est sans doute le prix qu'on doit payer pour une certaine fierté. Cependant, les automobilistes ont intérêt à faire attention. Car en soirée, les cours de macadam se transforment en véritable coupe-gorge!

Les usagers délinquants ne se font pas attaquer à coups de couteaux. Ce sont plutôt les remorqueurs qui arnaquent les honnêtes citoyens qui ont osé garer leur voiture dans un terrain municipal ou privé pour aller au théâtre, au cinéma ou au restaurant.

La situation est ridicule et elle est tolérée sinon autorisée par les autorités de la ville de Montréal. Les élus du Parti civique, qui sont en fin de mandat, continuent toujours à faire la sourde oreille à ce problème qui est devenu une véritable hantise pour les automobilistes et pour les commerçants.

Ainsi une simple soirée anodine dans le Vieux Montréal peut s'avérer des plus coûteuses. En sortant d'un établissement, plusieurs automobilistes constatent que leur voiture est disparue. On pense d'abord à un vol. Mais après vérification avec une station de police, on apprend qu'elle a été remorquée dans un endroit très peu accessible de Montréal.

Il en coûte environ \$25 en taxi pour se rendre à cet endroit que plusieurs n'hésitent pas à qualifier de mal famé. À l'approche de la grille, les aboiements d'un méchant Berger allemand incitent les « criminels » du stationnement à la plus grande prudence. Quand le préposé au guichet décide enfin d'entrouvrir sa guérite, l'automobiliste doit signer un document à l'effet que son véhicule est en bon état sans avoir pu s'en rendre compte personnellement.

Le contribuable qui veut récupérer son bien doit alors verser un minimum de 65 dollars. Les chèques ne sont évidemment pas acceptés, mais certaines cartes de crédits oui.

Cette dépense inattendue peut atteindre très facilement les \$100. C'est une entreprise très lucrative pour les requins de la remorque.

Le jour, par ailleurs, les frais de stationnement pour une automobile sont également très élevés. Il peut ainsi en coûter deux dollars pour garer sa voiture pendant une demi-heure. Au centre-ville, les parcomètres gobent les 25 sous avec un appétit gargantuesque. Et attention à ceux qui ont la négligence de ne pas gaver ce gobe-sous de façon substantielle.

Les préposés de jour au stationnement de la ville de Montréal sont très alertes. Ils distribuent généreusement plus de 90.000 contraventions dans un seul mois. Le maire Jean Drapeau a toujours refusé de fournir des explications au sujet de l'augmentation toujours croissante de l'émission de ces « billets » de stationnement.

Il serait souhaitable que les autorités municipales fassent preuve d'un peu de souplesse dans l'application des règlements régissant le stationnement surtout le soir. Nous en avons soupé des titres ronflants comme celui qui nous revient maintenant: « la métropole des tickets de parking »!

**Jacques BOUCHARD**



## Un flic arrogant

Que signifie «être efficace» pour un policier de Montréal. Rançonner les pauvres gens pour la moindre erreur? Il semble que ce soit le cas depuis quelque temps.

L'on prend tous les moyens possibles pour compliquer la circulation, pour vous dégoûter: par exemple, des barrières surprises qui vous forcent à exécuter des détours intempestifs. Malheur à qui ne connaît pas la présence de ces foutues barrières: elles obligent à changer subitement de voie, et si un policier se pointe...

Le 3 juillet dernier, sur Delorimier près de Maisonneuve, j'ai dû effectivement changer brusquement de voie, celle de droite étant bloquée par une barrière-surprise. Quelques mètres plus loin, une sorte de tyrannosaure casqué, descendu de sa moto, me fit impérieusement signe d'arrêter.

Il m'a dit sèchement d'attendre un peu, le temps pour lui d'achever la rédaction d'un billet qu'il donna au conducteur d'une autre auto qu'il avait arrêté avant moi. (Cet endroit semble excellent pour la distribution des billets en série. Étais-je seulement le 2e ou le 15e?).

Le gros bleu botté vint ensuite à moi pour me crier incivilement: «T'as essayé de passer la barrière! Pis t'as pas bouclé ta ceinture! Ouan ouan!»

Comme je lui demandais de me parler sur un ton un peu plus poli, il aboya: «Ton permis! Ton immatriculation! Ton assurance!»

J'ai sorti toutes ces paperasses. Les ayant en main, il se mit à rugir:

— Ton nom!? (Je le dis.)  
— Ton adresse!? (Je la dis.)  
— Date de naissance!?  
— Laquelle?  
— La tienne, c't'affaire! Pas la mienne! (La sienne, je la savais: crétacé du mésozoïque.)

Je déclarai ma date de naissance, puis lui fis savoir que la foutue

barrière m'avait pris par surprise. Il ricana:

— Ouan ouan! On connaît ça!

Sans autre procédure, il alla s'asseoir sur le siège de sa moto pour rédiger confortablement deux contraventions. À noter que sa moto était stationnée sur un endroit interdit...

Quand il eut terminé ses paperasses, il vint me les donner sans dire un mot. Puis, fier de lui, et pour me montrer que la loi c'était bon pour les autres et non pour lui, il partit avec sa moto en traversant la rue comme un piéton, prenant soin de couper la route à plusieurs autos. Vive la loi!

Oui ou non, un honnête citoyen a-t-il un droit quelconque face à un policier qui le traite sans aucune raison comme le dernier des bandits? À la lumière de cet incident — et de beaucoup d'autres dont j'ai eu connaissance — il semble que non.

Porter plainte? À qui? À la police? La belle affaire! Ne pas payer la contravention et aller au tribunal? C'est un secret de polichinelle qu'en ce lieu les policiers ont toujours gain de cause.

Alors? Je ne vois plus qu'une seule solution pour ne plus avoir affaire à un policier grossier, ne tolérant aucune erreur des autres mais se croyant tout permis: ne plus aller à Montréal. Du moins, pas en auto. Est-ce cela, «l'efficacité» des policiers de Montréal: chasser et rançonner les honnêtes gens pour des vétilles?

S. GRENIER

Longueuil

P.S. Je boucle ma ceinture, d'habitude. Cette fois-là, j'avais oublié. Dans LA PRESSE, il y a un ou deux ans, j'ai lu qu'une femme accidentée avait eu la vie sauve parce qu'elle n'avait pas bouclé sa ceinture. Il avait même été prouvé que si elle avait mis sa ceinture, elle serait morte sur le coup. Je pense à cela en faisant mon chèque de 25 piastres, et ça me laisse un goût très amer...

## Turnstile injustice

For Montreal motorists, beating the rap for running a red light or stop sign is a snap. For the general public, this situation is dangerous and intolerable.

According to a prosecutor at Montreal's municipal court, about 90 per cent of drivers who fight tickets for going through a red light or stop sign succeed in getting acquitted. The reason is that the court seldom asks police officers to testify in person, and — as is proper — judges give the accused the benefit of the doubt.

At a time when the number of Montreal Urban Community police officers is constantly diminishing, it is not surprising that the police department would rather keep its officers on the streets than in courtrooms waiting for hours to testify on cases that must seem, compared to many violent crimes, rather minor.

But there is nothing minor about according wholesale impunity to drivers who may have imperilled the lives of others — and who, because they receive no demerit points when they are acquitted, can keep right on doing so. Such acquittals thwart the demerit-point system and attendant penalties, including the suspension of licences, which comprise the government's main stick in keeping our roads safe.

It's bad enough that police in Quebec nab traffic-law violators at a far lower rate than in Canada generally. But if those few who do are accused of violations can get let off so easily then there is little sense in calling for police to increase their on-street vigilance. Law enforcement becomes an exercise in frustration.

It should not be beyond the ability of municipal court to manage its case schedule in ways that will permit officers to testify without wasting their days waiting around for cases (which often take but 10 or 15 minutes) to come up. If a case is scheduled to be heard at 10.15 a.m. the judge can surely see to it that it is, even if this means the case must jump the queue.

The court can also request officers to inform it when they will be unable to appear in court because of time off or shift work, and schedule the cases accordingly.

A police official says that under a two-year-old agreement between his department and the court, an officer's written report on a traffic infraction is supposed to carry the same weight in court as does in-person testimony. But that is demonstrably not the way things have worked out. The court should lose no time in seeing that justice is done.

## Cyclists ignore laws and endanger safety

Your July 17 editorial, titled "Time for cyclists to be more cautious," was most appropriate but we believe did not go far enough.

With the development of cycle paths within the city and the increased number of cyclists on the road, it is time that the enforcers of traffic regulations and moving violations start to give tickets to cyclists who flagrantly commit moving violations.

An additional caveat should be that cyclists in traffic, at the very least, should be wearing protective head gear. Laws requiring protective head gear for motorcyclists have been enforced for some time; similar laws should be enforced for

cyclists.

These ideas, together with the importance of your editorial, were strongly reinforced recently as I left the Royal Victoria Hospital having completed a nephrectomy on a cadaver donor killed in an accident.

Driving down Atwater, I was passed by a young male cyclist without protective head gear who at Sherbrooke St. not only ran the red light, but turned left. I could only wonder how long it would be before he might be a potential kidney donor.

CATHERINE A. MILNE, MD  
Montreal

# SAISIE D'UN HUISSIER À LA MAUVAISE ADRESSE!

(RM) — La Ville de Montréal avait fait saisir les meubles d'un couple d'Anjou. Mais le huissier s'était trompé d'adresse.

Aujourd'hui, Salvatore Ingui et Dorotea Cutrona réclament de la Ville de Montréal une compensation de

\$16,000 pour les inconvénients qui en ont résulté.

Un dénommé Antonio Foti, qui, jusqu'au

31 août 1984, habitait la résidence de la rue Montesquieu, à Anjou, achetée depuis lors par les Ingui et Cutrona, avait été condamné en Cour municipale à une amende de \$112 et aux frais de \$153 pour une

infraction au Code de la sécurité routière.

Mais on était déjà en juillet 1985 et il y avait déjà un an que M. Foti avait emménagé ailleurs.

Le 13 mars dernier, encore huit mois plus tard, le huissier Laurent Solari frappe à la porte des Ingui sur l'heure du dîner et y effectue une saisie des meubles. Ceux-ci feront l'objet, annonce-t-il au couple éberlué, d'une vente en justice au mois d'avril.

Les Ingui finissent par expliquer à la Ville qu'ils sont propriétaires depuis presque deux ans de l'ancienne résidence de M. Foti. La Ville reconnaît son erreur et les meubles sont remis à leurs propriétaires.

Mais les victimes de la saisie illégale estiment avoir été traumatisés et ils demandent réparation.

## GAZETTE PROBE

Ray Doucet



### *Nabbed for parking tickets*

*I was driving along the autoroute toward Laval last summer at about 2 a.m.*

*There was no one at the change booth so I drove through and approached a provincial police car to ask whether they could offer me some change.*

*One of the officers, who appeared somewhat confused or in a state of intoxication, asked me for my licence and registration.*

*(He did that cute little number where he refuses to speak English.)*

*He later came back to my car and told me I had outstanding parking tickets.*

*After he frisked me, I was taken to the nearest station where I was told I owed \$1.197 for 17 outstanding tickets.*

*I did not get one summons for these infractions.*

*I have been living at the same*

*residence for many years.*

*I was kept at the station overnight until my girlfriend could get the money from her bank.*

*In consequence I lost a job. I had to film a commercial at 7 a.m., worth about \$400 to me.*

*(I was never shown any evidence of the court costs. The officers were very obnoxious and asked many times for cash on the spot. For what reason, I can only guess.)*

*I'd like this matter cleared up.*

**William Walker**  
**Town of Mount Royal**

The city of Montreal verified that all the tickets were duly processed through its judicial system and all summonses correctly issued to the address of record before judgment.

As for the police, they gave their usual macho response, telling Probe to take a hike.

## Get tough with cyclists

I recently heard on the radio that New York was cracking down on bicyclists who did not obey traffic regulations, particularly traffic lights.

Why cannot Montreal do the same?

I have been hit three times as a pedestrian by bicyclists going on the wrong side of the street at night without a light, through a red light, and on the sidewalk. As a driver I have hit a bicyclist going through a stop sign once.

While some bicyclists are more careful than others, very few seem to feel they are governed by traffic regulations, with almost all bicyclists going through red lights and stop signs without stopping, and riding at night without lights.

Montreal should enforce traffic regulations for bicyclists using city roads and sidewalks as a safety measure to at least reduce the possibility of serious injury to both themselves and pedestrians.

ROSS S. MILLER  
Montreal

## Pour «civiliser» le remorquage

# Le RCM : un service gratuit de remorquage sur les terrains privés

CAROLE BEAULIEU

S'il prend le pouvoir le 9 novembre prochain, le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) « mettra de l'ordre dans la jungle du remorquage pour stationnement illégal », a promis hier le chef du RCM, M. Jean Doré.

Exposées par le DEVOIR, en juillet dernier, les pratiques de deux compagnies spécialisées de remorquage soulèvent depuis quelques semaines l'indignation des Montréalais. Le chef du RCM les a qualifiées hier de « racket » et « d'arnaquage ».

Ces entreprises débarrassent les terrains privés des véhicules qui s'y sont stationnés sans autorisation, en les remorquant à plusieurs kilomètres de leur lieu d'origine. Pour récupérer son véhicule, remiser dans une fourrière privée, le propriétaire doit déboursier \$65, souvent après avoir parcouru 20 kilomètres en taxi.

L'Association pour la protection des automobilistes (APA) estime à plusieurs centaines le nombre d'automobilistes qui ont récemment vécu la désagréable expérience du remorquage.

Plusieurs automobilistes, rappelle le RCM, ont laissé de bonne foi leur véhicule dans un stationnement désert du centre-ville ou du Vieux-Montréal pour passer quelques heures au théâtre ou au restaurant. Ils se mettent en contravention sans le savoir, estime le RCM, les affiches interdisant le stationnement et mettant en garde contre le remorquage étant souvent peu ou pas éclairées.

« C'est la réputation de Montréal qui en souffre, a déploré hier M. Doré. Des Japonais, dirigeants de la Banque de Tokyo, ont été victimes de ces remorquages abusifs tout comme des congressistes américains. Ça nous fait une belle jambe comme ville de congrès. »

Pour « civiliser » le remorquage, le RCM propose d'offrir un service gratuit aux propriétaires de terrains privés. Au lieu de remorquer le véhicule « intrus » à des kilomètres du lieu où l'a laissé son propriétaire, les services municipaux le transporteront sur une rue avoisinante, imitant ainsi la procédure en vigueur lors des opérations de déneigement.

L'intrus écoperait d'une contravention et devra rembourser à la ville



les frais de remorquage. La facture sera toutefois inférieure à celle des entreprises privées de remorquage, a précisé M. Doré, et le propriétaire n'aura pas à parcourir des kilomètres pour récupérer son véhicule.

Selon le RCM, « il est vraisemblable d'imaginer qu'une majorité de propriétaires de terrains privés choisira le service gratuit offert par la ville ». Les propriétaires de terrains privés déboursent actuellement entre \$300 et \$400 pour retenir les services des remorqueurs.

Outre ce service gratuit, le RCM s'engage aussi à « réglementer les opérations des sociétés de remorquage ». Ces sociétés devront être détentrices d'un permis, promet le RCM. La réglementation touchera leur tarification de même que le périmètre maximal à l'intérieur duquel les automobiles pourront être remorquées.

Une administration RCM demandera aussi au gouvernement québécois d'amender le Code civil de façon à ce qu'un véhicule ne puisse être retenu que si la demande de remorquage provient du propriétaire ou du conducteur de celui-ci, a ajouté M. Doré.

Selon le chef du RCM, l'administration du Parti Civique « ne prend pas ses responsabilités » dans le dossier du remorquage.

Les deux principales entreprises de remorquage opérant sur le territoire de la Ville de Montréal sont Remorquage Québec à vos frais et Remorquage Direct.-30-

# LE RCM NE TOLÉRERA PAS LE REMORQUAGE SAUVAGE

Les remorquages sauvages ne seront plus tolérés à Montréal si le Rassemblement des citoyens de Montréal prend le pouvoir à l'hôtel de ville le 9 novembre prochain.

**Jean Maurice Duddin**

C'est ce qu'a soutenu hier en conférence de presse le chef du RCM, Jean Doré, qui a promis qu'une fois au pouvoir, son administration mettrait de l'ordre dans la jungle qui règne actuellement dans le domaine du remorquage pour stationnement illégal sur des terrains privés à Montréal.

Deux compagnies de

remorquage sont plus particulièrement visées par les dénonciations du RCM envers ces pratiques que le parti d'opposition qualifie d'abusives et d'intimidations.

Il s'agit de Remorquage québécois à vos frais et Remorquage direct.

Ces firmes, qui obtiennent des contrats de propriétaires de terrains de stationnement ou de commerçants, remorquent les véhicules dans des fourrières éloignées

à des dizaines de kilomètres du lieu de stationnement.

Le propriétaire du véhicule remorqué doit payer des frais de plus de \$60 et signer une formule résignant tous ses droits de recours légaux en cas de dommages à son automobile pour avoir son véhicule.

A cela s'ajoute la facture de taxi qu'il aura dû payer pour se rendre à la fourrière.

## Service gratuit

Le RCM propose dans un premier temps d'offrir gratuitement aux commerçants le service de remorquage.

Le propriétaire du véhicule remorqué devrait alors payer une convention de \$20 en plus des frais de remorquage (\$35).

Les contraventions seraient payables à la

Ville qui rembourserait le remorqueur.

Les principes de droits reconnus (présomption d'innocence, moyens de défense) seraient de plus respectés.

Et le véhicule en question serait remorqué sur le domaine public, comme c'est le cas lors des opérations de déblaiement des rues après les tempêtes de neige.

## Réglementation stricte

Quant aux commerçants qui préféreraient les services des firmes privées, le RCM prévoit réglementer les métho-

des de remorquage.

La réglementation municipale aurait trait aux opérations des sociétés et plus précisément quant à la distance de remorquage maximale et à la tarification.

Jean Doré accuse à ce sujet l'administration Drapeau-Lamarre de ne pas prendre ses responsabilités en se lavant les mains de ce dossier.

En attendant, le RCM recommande aux victimes de tels remorquages de faire appel aux services d'aide et de conseil de l'Office de la protection des consommateurs et de l'Association pour la protection des automobilistes.



## REMORQUAGE DES AUTOS

# Doré dénonce le laisser-faire de l'administration

■ La Ville de Montréal encourage par son inaction les compagnies qui remorquent abusivement les voitures garées sur des terrains privés, a accusé hier le Rassemblement des citoyens de Montréal.

### ANDRÉ NOËL

Deux compagnies — «Remorquage québécois à vos frais enregistré» et «Service de remorquage direct» — enlèvent entre 200 et 600 voitures par semaine sur quelque 3 000 terrains de stationnement privés.

Elles remorquent les véhicules jusqu'à leur fourrière, la première compagnie sur Montée-de-Liesse, à Saint-Laurent, la seconde sur la rue Marconi, près de l'avenue du Parc.

Les automobilistes doivent déboursier \$65 pour reprendre leur véhicule. Les propriétaires des terrains privés, eux, paient entre \$300 et \$2 500 par année pour les services des remorqueurs.

Le président du RCM, Jean Doré, a déclaré que cette pratique est abusive, sinon illégale, et que la Ville a les pouvoirs d'y mettre fin.

« Actuellement, c'est la loi de la jungle, a-t-il dit. Les affiches de mise en garde sur les terrains privés sont discrètes quand elles ne sont pas carrément cachées. Les compagnies de remorquage intimident les automobilistes.

« Il est aussi douteux que les compagnies aient le droit de saisir les autos », a ajouté M. Doré.

De nombreux citoyens se plaignent, mais la Ville laisse les choses aller, a-t-il dit.

« J'ai rencontré une femme qui a dû déboursier \$35 de taxi pour aller à la fourrière sur Montée-de-Liesse. Elle s'est fait

accueillir par des gros bras. La compagnie de remorquage avait abîmé sa voiture en forçant la serrure. Quand elle a demandé un dédommagement, on s'est moqué d'elle.

« On m'a aussi rapporté le cas de dirigeants de la Banque de Tokyo et de congressistes américains qui se sont faits remorquer leurs voitures dans le Vieux-Montréal jusqu'à la Montée-de-Liesse. Ça nous fait une belle jambe comme ville internationale. »

Or, a indiqué M. Doré, « la Ville possède un certain nombre de pouvoirs qui lui permettraient de civiliser de telles pratiques ».

Selon lui, la Ville pourrait appliquer le règlement 6140, qui lui permet depuis 1983 de remorquer elle-même les véhicules stationnés en contravention sur des terrains privés.

Elle verrait à ce que les véhicules soient déplacés sur une rue avoisinante, comme c'est le cas en période de déneigement.

Une administration dirigée par le RCM exigerait par ailleurs un permis d'opération des compagnies de remorquage. Elle contrôlerait leurs tarifs et la distance de remisage. Elle exigerait aussi des enseignes plus visibles.

Le RCM demande enfin au gouvernement québécois d'amender le Code civil de façon à ce qu'un véhicule ne puisse être retenu que si la demande de remorquage provient de son propriétaire ou de son conducteur.

Pour l'instant, M. Doré a recommandé aux victimes des remorquages de faire appel à l'Office de protection des consommateurs et à l'Association pour la protection des automobilistes.

## Doré would put brake on 'car-tow racket'

Automobiles illegally parked on downtown parking lots should be ticketed and fined, rather than removed to north-end garages by private towing firms, the Montreal Citizens' Movement says.

This towing "racket" has to stop because it is damaging the reputation of the city and is unfair to motorists, MCM leader Jean Doré told a news conference yesterday.

It's a racket because innocent motorists believe they may park in vacant and unattended lots, he said.

The parking lots are not closed with a chain, and signs saying that cars illegally parked will be towed away are not easy to spot, Doré said. "The car is towed 20 miles from the

downtown core, it costs you \$30 by taxi to go and get it, and \$65 for the towing."

And the driver may have to spend more money to repair damages when the tow truck forces the parking brake as it hauls away the car.

"The people who are doing the towing have no legal right to do it, and we've written to the minister of justice about this," Doré said.

He said "hundreds" of cars are being towed away every day by towing companies that make the rounds of the downtown lots.

The MCM proposed that illegally parked cars should be given parking tickets, as if they were illegally parked on the street.

If the vehicle is towed away, it should be hauled to a neighboring street.

The city itself should do the towing, and the amount of the fine and towing fee should be payable to the city, not to the towing company.

The usual principles of justice, such as presumption of innocence and the right to a defence, would then apply.

Limits should be placed on the distance that a vehicle may be towed and the amount that may be charged.

Doré also said that signs indicating parking hours on the private lots should be well lit and clearly visible.

## La Ville nettoie-t-elle plus dans Parc-Extension?

■ Est-on plus négligent à Parc-Extension qu'ailleurs dans la ville de Montréal? Les services municipaux y font-ils le même entretien que dans les autres districts?

Non. On ne fait pas le même entretien qu'ailleurs. On en fait plus. Et malgré tout, l'état des lieux soulève toujours les critiques de comités de citoyens et de conseillers municipaux.

Dans un rapport détaillé, le président du comité exécutif de Montréal, M. Yvon Lamarre, explique que « le besoin d'entretien est plus grand dans cet arrondissement que dans les autres de la région nord. En conséquence, le Service des travaux publics y déploie plus d'efforts et y affecte plus de main-d'oeuvre et d'équipement afin de maintenir Parc-Extension à un niveau de propreté acceptable. »

Par exemple, on utilise deux balais mécaniques dans ce secteur pour un seul ailleurs. Les préposés au stationnement qui les précédent émettent chaque jour 65 contraventions contre 40 en moyenne dans les autres arrondissement qui sont pourtant plus grands.

Tous les jours de la semaine, un camion y est disponible

pour récupérer les vieux meubles et autres appareils ménagers hors d'usage (ailleurs, c'est un camion pour deux arrondissements).

De plus, « plusieurs citoyens et ce, de façon presque continue, déposent des rebuts dans les ruelles et ou en bordure des rues sans prévenir », explique M. Lamarre. Ces rebuts restent donc plus longtemps sans être cueillis.

Par contre, un inspecteur est attiré uniquement au secteur de Parc-Extension. « Une surveillance particulière a toujours été accordée par cet inspecteur du domaine public car plusieurs citoyens ne respectent pas les règlements municipaux, surtout celui concernant l'enlèvement des déchets. » On ne doit pas déposer ses déchets plus de quelques heures avant la cueillette.

De janvier à juillet dernier, note M. Lamarre, la Ville a émis 567 contraventions à cet égard contre une moyenne de 343 dans les autres arrondissements.

Que conclure de tout cela? Qu'il y aurait sans doute une bonne campagne d'information et de civisme à y entreprendre.



Stationnée entre deux parcomètres, cette voiture n'est absolument pas à l'abri d'une contravention.

photo Paul-Henri Talbot, LA PRESSE

## N'empiétez pas sur les parcomètres

■ « Les échelottes sont particulièrement effrontées par les temps qui courent. Voyez. » Un citoyen en colère m'a collé sous les yeux sa contravention: pour « empiètement de parcomètres », \$20.

Il avait stationné son automobile, rue Sainte-Catherine est, entre deux autres voitures. Puis, ayant soigneusement déposé ses 25¢ dans le parcomètre

correspondant, il allait faire ses courses.

À son retour, le billet doux l'attendait, et ça, notre brave automobiliste « ne le prend pas ». Il juge la contravention d'autant plus injustifiée que, non seulement a-t-il dûment payé son parcomètre, mais encore n'y avait-il aucune ligne blanche, ni marque pour délimiter les espaces de stationnement.

« Comment l'échalotte a-t-elle pu juger? Toutes les voitures stationnées dans ce bout la rue ont-elles reçu la même contravention? »

En effet, comme on a refait récemment la chaussée, rue Sainte-Catherine à l'est de Saint-Laurent, bien malin qui peut y juger des espaces de stationnement.

# Angry bailiff roughed up motorist, 66 court told

By ROD MACDONELL  
of The Gazette

A motorist who fled bailiffs with the Denver Boot in a high-speed chase through downtown Montreal last year was roughed up by one of the bailiffs when he halted his car, a Sessions Court judge was told yesterday.

André St. Gelais, 66, testified he fled the bailiff's van last Sept. 4 to seek police protection.

Gérald Thuot, 32, of the bailiff firm Linteau, Villeneuve and Associates, is charged with assault, forcible confinement and mischief.

St. Gelais said the chase ended at the corner of Prince Arthur St. and Park Ave. when one bailiff's van blocked his car and another rammed him from behind.

He said Thuot arrived in a third van, cursed and shoved him, and tried to handcuff him, saying: "I'm going to take you to Bordeaux jail."

A Montreal Urban Community policeman testified he arrested Thuot and three others when they ignored his order and locked a boot on St. Gelais's car.

Sgt. Alain Barbagallo said about 300 people had gathered at the scene. "The crowd began applauding when we made the arrests. I guess that showed the public's attitude toward the Denver Boot."

Linteau employees Yves Bissonnette, 28, and François Laramboise, 32, were charged with dangerous driving. Their trials have been postponed pending the outcome of Thuot's case.

St. Gelais told Judge Bernard Bilodeau that he first fled the men on Wellington St. when they refused to identify themselves.

Then he conceded he thought they wanted him to pull over because he had three outstanding parking tickets for \$408.18.

Lawyer Jean Dupuis testified he intervened when Thuot pulled out handcuffs. He said he presented his business card but Thuot threw it in his face, saying "anyone can have cards like that printed up."

Dupuis told the court he accompanied St. Gelais to the bailiff the next day to pay the tickets and recover the car.

But when they went to get the vehicle, the firm served a seizure order for a \$13,000 court ruling rendered in 1982 which St. Gelais had failed to pay.

Dupuis has since launched a \$151,000 damage suit on behalf of St. Gelais.

## Motorist fleeing Denver Boot drove on sidewalk, court told

An elderly motorist was chased through downtown Montreal last year by Denver Boot bailiffs because the man was driving dangerously, a bailiff testified yesterday.

Bailiff Guy Aidams told Sessions Court that André St. Gelais, 66, recklessly drove his car on the sidewalk on downtown Peel St., endangering pedestrians.

Aidams said St. Gelais's driving prompted him to try to make a citizen's arrest.

The pursuit, which began on Wellington St., ended at Prince Arthur St. and Park Ave. when St. Gelais's car was blocked by bailiff vans.

Gérald Thuot, 32, another bailiff, is charged with mischief, assault and forcible confinement of St. Gelais.

Thuot, Aidams and two other bailiffs were arrested when they diso-

beyed police orders and locked a Denver Boot on St. Gelais's car.

Under questioning by Judge Bernard Bilodeau, Aidams admitted that Linteau employees had a directive not to halt moving vehicles to apply the boot. But he said he intended to arrest St. Gelais for dangerous driving, not to immobilize his car.

However Aidams said that once St. Gelais's car was blocked, a Linteau supervisor in radio contact with the bailiffs ordered them to apply the boot despite police orders.

Aidams was not charged but two Linteau van drivers were accused of dangerous driving.

The trials of François Laframboise, 32, and Yves Bissonette, 28, have been delayed pending the outcome of Thuot's trial, which is continuing.

MALGRÉ L'OPÉRATION SABOT

# Montréal traîne toujours pour \$12 millions de contraventions impayées

■ Depuis juillet 1983, l'utilisation du « sabot de Denver » a permis à la ville de Montréal de classer 51 000 vieux dossiers d'infractions aux règlements de la circulation et de recouvrer pour \$2 600 000

## CONRAD BERNIER

d'amendes impayées. Mais l'efficacité du sabot, si grande et si redoutée soit-elle, a tout de même ses limites. À preuve la ville traîne toujours près de 50 000 vieux dossiers qui congestionnent son ordinateur et qui, en amendes impayées, totalisent plus de \$12 millions.

Le directeur-adjoint du contentieux municipal, Me Jules Allard, admet volontiers qu'il y a vraisemblablement « des cadavres et des introuvables » dans ce lot de vieux dossiers et qu'il faudra bien, un jour, se résigner à en inhumer quelques-uns. Mais cela se fera en douceur, lentement, parce que, primo, l'ordinateur est encore capable d'en prendre et, secundo, parce qu'il y a toujours risque d'erreur à débrancher le patient trop tôt ...

Quoi qu'il en soit, le sabot de Denver, de l'aveu même des porte-parole du contentieux et du service des finances de la Ville, fait désormais partie du « mobilier urbain » et des « moeurs municipales ». On continuera donc de l'utiliser. Et les automobilistes qui contreviennent aux règlements de la circulation ont tout intérêt à se rappeler que leurs chances sont minces d'échapper au huissier ou au sabot s'ils accumulent les contraventions impayées et les jugements de cours.

L'étapisme — un etapisme dû largement à la contestation judiciaire — s'est avéré nécessaire, finalement, pour réussir l'opération-sabot à Montréal.

Celle-ci a d'abord démarré en juillet 1983. Un safari impitoyable qui a duré plus de quatre mois: on ensabotait alors systématiquement les véhicules des contrevenants ayant accumulé 4 contraventions (et plus) impayées, peu importe l'étape des procédures judiciaires.

En mars et avril 1984, par suite de modifications à la Charte de Montréal, on ensabotait le

véhicule du contrevenant après un jugement impayé, puis depuis mai 84 on ensabote systématiquement le véhicule de tout contrevenant qui ne donne pas suite à 3 brefs de saisie.

Il fallait baliser l'opération, la rendre moins agressive, lui redonner sa vocation originale, explique Me Allard. Ce sont les irréductibles que l'opération-sabot visait au départ.

Certains ont compris, d'autres n'ont pas compris. Mais ces irréductibles, ceux qui s'accordent le droit de bazarder les règlements de circulation au gré de leurs fantaisies ou de leurs troubles gastriques, hépatiques ou glandulaires, restent toujours les principaux contrevenants visés par la greffe du sabot.

Mais il n'y a pas que les irréductibles pour compliquer la vie du contentieux et du service des finances de la ville de Montréal! Il y a aussi, parmi les contrevenants les plus insaisissables — et les plus récidivistes — les acheteurs de « minounes »! Et, à l'intérieur de cette confrérie, on compte au moins deux catégories: il y a d'abord ceux qui achè-

tent des « minounes » à cause de contraintes financières, et ceux qui en achètent par goût, des gars qui ont « la minoune dans le sang ». Plus souvent qu'autrement, les premiers sont furieux d'être des abonnés aux « minounes » alors que les seconds, au contraire, en sont absolument ravis! Deux états d'esprit qui disposent peu, soutiennent les avocats de la Ville, au respect des nombreux règlements de la circulation.

La « minoune » explique-t-on, est à toutes fins utiles une voiture piégée à tous les niveaux: elle est cause d'accidents et d'infractions involontaires aux règlements de la circulation, elle a la vie brève, elle ne vaut même pas une saisie, et, souvent, son propriétaire est un incorrigible nomade. En bref, c'est l'anti-rentabilité.

Depuis les débuts de l'opération-sabot, en juillet 1983, 13 000 véhicules ont été saisis par la Ville pour contraventions impayées. La plupart de ces véhicules ont été remis à leurs propriétaires après paiement des contraventions. Les autres ont été vendus.



**Même si la chasse n'est pas d'un aussi bon rapport qu'aux premières semaines du déclenchement de l'« opération sabot », il reste encore suffisamment de délinquants pour que les huissiers continuent leur action de « sabotage ».**

photo Pierre McCANN, LA PRESSE

Remorquage des véhicules

## Montréal a l'intention d'amender sa charte

ALAIN DUHAMEL

La Ville de Montréal demandera à l'Assemblée nationale le pouvoir d'intervenir dans le commerce du remorquage des voitures sans qu'il lui faille exiger une dénonciation écrite du propriétaire d'un terrain privé.

À la prochaine assemblée du conseil municipal, la dernière avant les élections générales du 9 novembre, l'administration municipale proposera quelques amendements à sa charte, notamment en ce qui a trait au rôle de la Ville de Montréal dans une activité, fort lucrative, de remorquage des véhicules stationnés sur des terrains privés.

Rappelons que l'été dernier, l'activité débordante de deux sociétés privées, *Remorquage québécois à vos frais* et *Remorquage direct*, dans les terrains inoccupés de Montréal avait soulevé une controverse publique, d'autant plus que la légalité de cette opération suscite de nombreuses interrogations en attendant l'institution d'une jurisprudence à ce propos.

Or, la Ville de Montréal a, dans sa charte, un article qui lui permet de réglementer cette activité.

L'amendement que l'administration municipale propose simplifie le texte et devrait lui permettre d'intervenir avec plus de facilité.

L'amendement se lit comme suit :

• interdire aux conducteurs de véhicules de stationner ou laisser leurs véhicules sur un terrain sans l'autorisation du propriétaire ou de l'occupant de ce terrain; déterminer les conditions et modalités du remorquage et du remisage, par la ville ou par quiconque, de ces véhicules, aux frais de leurs propriétaires, et déterminer le mode de calcul de ces frais ».

L'amendement élimine toute référence aux terrains de la Ville de Montréal ou de l'un de ses organismes et à l'exigence préalable d'une dénonciation écrite du propriétaire du terrain.

Le règlement municipal qui en découle (no 6140) précise qu'un agent de la paix ou un employé du Service de la circulation peut faire remorquer un véhicule et il peut exiger, avant d'intervenir, une dénonciation écrite du propriétaire des terrains.

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM) a dénoncé l'inaction de l'administration municipale dans cette affaire alors même qu'elle peut intervenir et civiliser une pratique, devenue abusive au point de se transformer en chasse aux automobilistes.

L'opposition favorise une pratique qui a déjà cours dans les opérations de déneigement et qui consiste à déplacer une voiture dans le voisinage en lui collant une contravention à l'avenant.



---

**Projet de loi d'intérêt privé —  
Avis de présentation d'un**

---

**Ville de Montréal**

Avis est donné que la ville de Montréal soumettra au Parlement un projet de loi d'intérêt privé portant sur les sujets suivants:

1. La réglementation des conditions et des modalités du remorquage et du remisage des véhicules sur les terrains de stationnement;
2. Des pouvoirs mieux définis en matière de réaménagement de son territoire et d'expropriation d'immeubles à cette fin;

Les taxes municipales à être imposées et perçues sur un hippodrome.

Toute personne ayant des motifs d'intervenir sur ce projet de loi d'intérêt privé doit en informer le directeur de la législation.

48092

*Le procureur de la ville de Montréal,*  
PÉLOQUIN, ALLARD & LACROIX



**MICHAEL  
FARBER**

## All the angles on jaywalking

Just when you thought it was safe to cross the street again — roll the theme music in here — JAYWALKING II.

The Montreal Urban Community police, who just don't know when to slink off and lick their wounds, have not abandoned efforts to stop you from crossing the street illegally despite an initial public response that can best be described as: ha! ha! ha! ha! ha!

Although MUC traffic director Jean-Guy Lord was unavailable for comment yesterday, Const. William Bumbray, a police spokesman, said the department has not dropped plans for its education campaign scheduled to run until the end of the month.

"All the pamphlets (20,000) were distributed the first week," said Bumbray. "I'm not saying which way they were distributed, but they were distributed."

This cryptic comment led one cynic who reads — and crosses — between the lines to suspect that some officers might have dumped the odd lot down the sewer, a trick some policemen might have picked up from a 12-year-old boy I know who "distributes" drugstore circulars. Bumbray didn't think so, however, and probably wouldn't admit it if he did.

"In all honesty, I think the police response has been positive," he said. "It's a good PR tool, giving someone a pamphlet instead of a ticket. And apparently the reception has been pretty good."

Downtown area Stations 25 and 33 actually have requested more of the brochures, another indication police are serious about pressing pedestrians on jaywalking.

So in the further interest of education, we present a compilation of weird and wonderful facts and theories about jaywalking:

**Why Not H, I, K, L or M Walking?** — Contrary to popular belief, the word jaywalking has nothing to do with crossing the street in a J-shaped path. In the late 19th century, jay was a common slang expression for a simpleton and in the early 20th century, when many cities began adopting traffic ordinances, it meant a fool or a hick. A person who crossed a city street like a country bumpkin was a jaywalker.

**Celebrity Jaywalking** — Both U.S. Attorney General Edwin Meese and CIA director William Casey paid fines and penalties in 1985 stemming from tickets issued in 1980 for illegally crossing Avenue of the Stars in Los Angeles.

Tom Cousineau, who once played for the Alouettes, was charged with jaywalking in 1982 in Columbus, Ohio, where he attended universi-

ty at Ohio State. Cousineau also was charged with resisting a police officer. If he had shown so much spunk in Cleveland, the Browns wouldn't have cut him this season.

No Canadian leaders have been nabbed for jaywalking in Ottawa because if they had, Insp. Brian Skinner, chairman of the selective traffic enforcement program in the Ottawa-Carleton region, figures he would have heard about it. "To be honest," said Skinner, "they have little green buses that drive them all over the place."

**Cross on the Red and You Won't End Up Dead** — One popular Montreal theory says crossing on the red allows you to spot oncoming traffic while crossing on the green makes you a perfect target for Camaro Cowboys making turns at 60 kilometres an hour.

**... And Still Champeen** — Los Angeles police issued 61,480 jaywalking tickets last year. Since 1980, a quarter of a million have been handed out in the city of three million.

**Cross (At The Green) Canada Checkup** — Calgary fitfully enforces its laws that prohibit jaywalking and walking on a "Wait" sign. In the first nine months of this year, 539 summonses have been issued for the offences, 10 fewer than the corresponding period last year. "We've found it fosters bad relations between the police and the public," said Insp. Frank Mitchell of the Calgary police. "It's very embarrassing to be written up in the middle of the street, and frankly, the police don't like to do it."

Toronto has two categories: crossing against the light (an Ontario Highway Traffic Act violation that costs \$53.75) and a municipal traffic by-law (a mere \$8.50). Insp. Brian Peel, who heads traffic support services, says Torontonians were wild walkers 20 years ago but are considerably improved. "Now we have to go looking for people," he said. Figures.

Ottawa plans a one-week jaywalking blitz Nov. 24. Make vacation plans accordingly.

In 1985 Vancouver police handed out 11,050 tickets for jaywalking (defined as crossing in the middle of the street within one block of a traffic light; if there is no light within one block, you're on your own). The city is on a 10,500 pace for 1986. The fine is \$15 for jaywalking, \$25 for crossing against a light.

**Walk on the Wild Side** — Try crossing Dorchester Blvd. at Jeanne Mance with the light. Chances are you'll only make it to the median. If you ever get nailed there, claim entrapment.

**The I-Told-You-So Dept.** — Since the start of the Montreal campaign, a woman crossing de Maisonneuve Blvd. against the light was killed by a hit-and-run driver. MUC police have made an arrest.

## Drivers, not jaywalkers, are problem

The greater Montreal area boasts a road system many features of which appear to have been designed by idiots for idiots. The impatience, aggressiveness, unpredictability, lack of courtesy and sheer stupidity of many drivers never cease to amaze and horrify.

Whatever happened to those axioms of good driving: Mirror, signal, manoeuvre? Whatever happened to the safe stopping distance?

Most drivers here merely manoeuvre; their signals are usually confined to a visual display of their anger at being reminded of their flagrant breaches of the Highway Code.

As for safe stopping distances, well, when your brain resides in your right boot, your judgment of distances is sure to be affected.

Now the authorities have suddenly realized that the number of pedestrians killed in Montreal is disgracefully high. However, instead of trying to protect an endangered species, the police have decided to pursue jaywalking with the full vigor of the law. (Can this be the same force that lacks sufficient manpower to safeguard shopkeep-

ers on the Main from thieves and cutthroats?)

Their action is surely a case of the game warden shooting the deer that trespasses on the predator's territory, and does nothing to curb the real cause of pedestrian fatalities. That cause is the ignorance and brutality of many motorists, whose worst excesses will continue unabated, secure as they will be in the knowledge that the attention of

the police will be diverted to more pressing matters.

Montreal drivers are a lost cause, that much is clear. Montreal pedestrians, God help them, will derive little comfort from the prospect of their hospital bills (or death certificates) being accompanied by a fine for crossing the street.

M.C. HEARNE  
Beaconsfield



Gazette, Tedd Church

**Amateur jaywalkers should learn from the pros.**

## License pro jaywalkers

Jaywalking is a vocation not properly appreciated by the authorities.

Considering the vast number of incompetent drivers in Montreal, pedestrian survival often depends on jaywalking.

The jaywalking fraternity is made up of two distinct groups — amateur and professional.

The professionals jaywalk intelligently and survive. The amateurs, of whom there are too many, give jaywalking a bad name by being narrowly missed — or even killed.

As well, they impede traffic.

The solution is quite simple: Professional jaywalkers should be licensed annually at a minimal fee of \$5, which will enable them to practise their profession at will. Amateurs, on the other hand, should be given the choice of becoming professionals or being heavily fined.

Police officers could play a vital role by distributing pamphlets to first offenders containing the fine points of professional jaywalking and the names of professionals willing to coach amateurs.

**E. HARRIS**  
Montreal

# CHAUFFEURS DE TAXI FURIEUX CONTRE UN POLICIER INFLEXIBLE

Une quinzaine de chauffeurs de taxi furieux ont dénoncé énergiquement un policier du centre-ville, hier, affirmant être victimes de harcèlement et même de brutalité. Ils exigent sa démission, ou tout au moins sa mutation.

**Guy Roy**

Le policier visé est l'agent Pierre Chaussé, 38 ans, affecté à la réglementation du taxi dans le poste 33, au centre-ville de Montréal.

Un de ces chauffeurs a déjà porté une plainte

officielle devant la Commission de police du Québec, qui lui a répondu qu'elle ferait une enquête sur le sujet.

Un autre chauffeur s'appête à porter une plainte similaire et un avocat a l'intention, au cours des prochaines

semaines, de déposer une poursuite au civil, de l'ordre d'environ \$50,000, contre l'agent Chaussé.

Les chauffeurs concernés se sont tous retrouvés au bureau de l'avocat Benoît Cliche, hier après midi, et plusieurs d'entre eux veu-

lent prendre des procédures contre l'agent Chaussé.

Ces chauffeurs, des indépendants oeuvrant plus particulièrement dans les alentours du complexe Desjardins, sont unanimes à affirmer que M. Chaussé court après eux pour leur donner des contraventions, profitant de leur moindre petite er-

reur pour leur coller des amendes.

«Là où d'autres policiers sont tolérants envers nous, l'agent Chaussé est impitoyable. Il ne nous donne pas la moindre chance et, souvent, ces billets sont tout injustifiés», clament-ils.

Deux d'entre eux se sont plaints par ailleurs de brutalité.



Photo Jean-Louis BOYER

L'agent Pierre Chaussé, au centre de la controverse.

## «ÇA NOUS PRENAIT QUELQU'UN POUR RÉSISTER À TOUTE TENTATIVE DE CORRUPTION»

(GR) — «Pierre Chaussé est un policier impartial et intègre».

Le capitaine Marcel Parent, adjoint au directeur de police du poste 33, a défendu ardemment son policier, accusé de tous les maux de la terre par des chauffeurs de taxi du centre-ville.

«L'agent Chaussé s'occupe exclusivement de la réglementation du taxi, dans le centre-ville. Nous l'avons assigné à cette tâche, il y a huit mois. Ça nous prenait quelqu'un qui ne se laissait pas influencer et pouvait résister à toute tentative de corruption», mentionne le capitaine.

### Hôteliers

Il ajoute qu'avant la nomination de ce policier, le poste 33 éprouvait des problèmes avec les chauffeurs de taxi, qui étaient régulièrement dénoncés par les hôteliers et autres commerçants.

«Depuis la nomination de l'agent Chaussé, les commerçants ne se plaignent plus. Ce sont les chauffeurs de taxi qui le font».

«Il y a cinq ou six mois, j'ai demandé à l'agent Chaussé d'être moins intransigeant envers les chauffeurs de taxi. Il lui arrivait de donner deux billets en même temps à un chauffeur, l'un pour malpropreté à l'intérieur de son véhicule et l'autre pour malpropreté à l'extérieur du même taxi. Je trouvais ça exagéré», ajoute-t-il.

### La Ligue

Le capitaine Parent avoue avoir reçu la visite du président de la Ligue des taxis de Montréal, qui s'était plaint du comportement du policier Chaussé.

«Je pensais que le problème était maintenant réglé. Si ces chauffeurs veulent nous rencontrer, le directeur Michaud ou moi, nos portes sont ouvertes au dialogue», conclut-il.

Rencontré hier après-midi, à la Cour municipale de Montréal, l'agent Pierre Chaussé a refusé de faire tout commentaire sur les reproches que lui adressent les chauffeurs de taxi.



Photo Albert VINCENT

Le groupe de chauffeurs de taxi qui se sont rendus rencontrer un avocat, hier midi.

La Cour des petites créances vient d'obliger une compagnie de remorquage qui avait réclamé \$95 pour avoir remorqué un véhicule stationné illégalement à se contenter de \$35.

Monique Girard-Solomita

Une résidente d'Outremont, Micheline Bertrand, dont la voiture avait été remorquée, avait dû déboursier le montant de \$95 pour reprendre son véhicule. Elle a donc porté plainte à la Cour des petites créances.

Dans un jugement de deux pages daté du 29 octobre, la Cour des petites créances stipule qu'un propriétaire de

terrain ou ses préposés ou mandataires (dans ce cas-ci Remorquage québécois à vos frais Enr.) n'ont pas le droit de retenir un véhicule.

Le propriétaire ne peut donc que réclamer ce qu'il lui en aurait coûté normalement pour enlever le véhicule. «Ce pendant, lit-on dans le jugement, le montant de

\$95 est nettement exagéré et découle purement du fait que l'auto a été remorquée à Montréal-nord alors qu'on aurait pu la garer tout près de l'endroit. Le coût d'un tel remorquage ne peut dépasser \$35.»

La Cour ordonne de plus que soit versé à la requérante le montant de \$5 qu'elle a déboursé

pour se rendre à l'endroit où se trouvait son véhicule, «puisque cela découle de la retention illégale par l'intimée».

Ce jugement risque de faire jurisprudence si non boue de neige, puisque 200 autres causes du genre doivent être entendues.

On sait que l'Association pour la protection

des automobilistes (APA) a fait une sortie virulente au mois de juillet contre les compagnies de remorquage qu'elle décrivait comme des «vautours de la nuit», dénonçant leurs abus et invitant les «victimes» à porter plainte à la Cour des petites créances.

La Ville de Montréal a déposé à Québec une de-

mande de modification de sa charte pour lui permettre d'intervenir pour réglementer le domaine du remorquage.

Comme nous l'a affirmé hier Michel Prescott, du Rassemblement des citoyens de Montréal, la Ville veut «civiliser» le domaine du remorquage.

On songe donc à stipuler une distance maximale où l'on peut remorquer un véhicule et limiter les frais exigés par ces compagnies. Au ministère du Transport du Québec, nous n'avons pu obtenir hier de commentaire sur ce dossier chaud.

# LE JUGE DONNE RAISON À UNE CITOYENNE CONTRE UNE FIRME DE REMORQUAGE

# Le projet de loi privé de Montréal serait déposé sous peu à Québec

**MARIANE FAVREAU**

■ Le maire Jean Doré a fait, lundi soir, un pèlerinage à Québec pour poursuivre, avec le ministre des Affaires municipales, André Bourbeau, les pourparlers entamés la semaine dernière. Il y a été notamment question du projet de loi privé de Montréal qui sera déposé sous peu à l'Assemblée nationale.

Les éventuels amendements à la charte de Montréal ne sont pas tout à fait arrêtés mais il y sera question, entre autres, de la création du nouveau poste de secrétaire général.

Pour ce qui est de l'abolition de la taxe d'eau dans le secteur résidentiel seulement, on signale à Québec qu'on continue d'examiner la question et de prévoir les embûches de nature juridique qui pourraient surgir.

Par ailleurs, l'administration précédente avait demandé d'inclure à la charte un pouvoir très large d'expropriation pour permettre des développements immobiliers d'importance quand un propriétaire possède déjà la majorité des terrains requis. Tout n'est pas réglé à ce sujet, le ministre ayant des inquiétudes. Mais un amendement est tout de même à prévoir.

Un autre amendement venu de l'administration précédente concerne l'obtention d'un pouvoir de réglementation sur le remorqua-

ge des véhicules stationnés sur des terrains privés.

Il a également été question de la taxe d'affaires qui, à Montréal, serait désormais imposée comme ailleurs aux organismes sans but lucratif; l'administration municipale veut cependant trouver un moyen d'épargner ceux qui sont de nature culturelle.

Le maire était accompagné, pour cette rencontre, du président de l'exécutif, Michael Fainstat, de son chef de cabinet Jean Robert Choquet, et de l'adjoint au secrétaire général.

# LES AMENDES AUGMENTENT!

(JMD) — Les permis de construction et les amendes pour les contrevenants aux règlements municipaux et au code de la route seront augmentés en 1987.

Le président du Comité exécutif, Michael Fainstat, a en effet décidé de pénaliser davantage en 1987, les contrevenants aux règlements municipaux ainsi que ceux qui dépassent les limites de vitesse ou qui ne respectent pas les panneaux de signalisation.

Sur recommandation du service de la protection des incendies, M. Fainstat a ainsi haussé à \$50 l'amende à payer pour les stationnements devant une bouche d'incendie, une caserne de pompiers ou dans une ruelle.

La plupart des coûts des autres contraventions seront majorés de \$5 à \$10.

Quant aux amendes

pour le dépassement des limites de vitesses permises, les hausses seront

liées à l'adoption à l'Assemblée nationale du projet de loi 125.