



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le mercredi 14 mars 2018 — Vol. 44 N° 151**

Étude détaillée du projet de loi n° 165 — Loi modifiant le  
Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (4)

**Président de l'Assemblée nationale :  
M. Jacques Chagnon**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec  
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec (Québec)  
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754  
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
**[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)**

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

**Commission permanente des transports et de l'environnement**

**Le mercredi 14 mars 2018 — Vol. 44 N° 151**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

M. Alexandre Iracà, président

M. André Fortin  
M. Benoit Charette  
M. André Villeneuve  
M. Ghislain Bolduc  
M. Guy Bourgeois  
M. Jean Habel  
M. Serge Simard  
M. Mathieu Lemay

\* Mme Lise Fournier, ministère des Transports, de la Mobilité durable

et de l'Électrification des transports

\* M. Gaétan Bergeron, Société de l'assurance automobile du Québec

\* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 14 mars 2018 — Vol. 44 N° 151

**Étude détaillée du projet de loi n° 165 — Loi modifiant le  
Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (4)**

*(Onze heures quarante minutes)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires et appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Nous avons eu une promotion, nous nous trouvons aujourd'hui dans la salle... la belle salle La Fontaine. Alors, je nous souhaite toujours de beaux débats et une belle étude concernant ce projet de loi.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. M. Gaudreault (Jonquière) sera remplacé par M. Villeneuve (Berthier) et M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Charette (Deux-Montagnes).

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Bon matin à tous. Hier, nous avons fini vers 21 h 30. Nous poursuivons à l'article 110. M. le ministre, vous en avez fait la lecture, donc nous sommes à l'étude proprement dite. J'avais le député de Deux-Montagnes qui m'avait souligné qu'il voulait poser une question, alors, si vous me permettez, je vais céder la parole au député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** C'est gentil. Merci, M. le Président. Effectivement, la teneur de l'article, on la saisit bien. Cependant, au moment des consultations, il y a eu des propos et des échanges intéressants avec les ambulanciers, notamment, qui se questionnaient : Pourquoi être exempté de cette obligation-là? On relatait... On en est tous conscients, les hivers québécois sont rigoureux, et ce, dans la plupart des régions du Québec, et il ne semble pas y avoir d'uniformité au niveau des compagnies d'ambulance elles-mêmes. Certaines vont autoriser l'installation de pneus d'hiver, d'autres jugent que ce n'est pas nécessaire. Bref, au niveau de la technique, de la mécanique comme telle, il n'y a strictement rien qui empêche l'installation des pneus d'hiver. Cependant, ce que les ambulanciers nous disent, compte tenu de leurs conditions de travail, ils sont à même de voir la différence selon les conditions routières. Donc, ce serait sans doute à propos d'échanger, d'une part, sur cette réalité-là et ensuite penser un amendement pour que l'on puisse protéger adéquatement les gens qui ont pour seul mandat et seule mission de nous protéger, nous, le public.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. Merci, M. le Président. Bonjour, tout le monde. Effectivement, je me souviens également, là, des propositions de la part des ambulanciers quant aux pneus d'hiver. Vous savez déjà qu'on est la seule juridiction au Canada où il y a une obligation pour les véhicules routiers d'avoir des pneus d'hiver dans une certaine période. Donc, dans les neuf autres provinces canadiennes, il n'y avait pas d'obligation d'avoir des pneus d'hiver, donc ça mène peut-être à un enjeu au niveau de l'offre des pneus d'hiver pour certains véhicules plus spécialisés, entre autres, les ambulances. Ce que je comprends, c'est qu'il y a peu ou pas d'offre de pneus d'hiver pour les ambulances, de la façon... selon le type de pneus qu'ils utilisent habituellement, là, il n'y a pas d'offre de pneus d'hiver en ce moment sur le marché pour combler la demande du marché québécois, par exemple.

**Le Président (M. Iracà) :** M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** J'entends la réponse, je l'apprécie. Cependant, les ambulanciers eux-mêmes nous disaient que certaines compagnies retenaient l'option, donc ça ne semble pas être un manque de disponibilité, ou, à tout le moins, la technologie semble exister. Est-ce que... Comment expliquer qu'il n'y aurait pas de ces pneus si on nous prétend le contraire, là, chez les ambulanciers?

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, je comprends qu'il y en a quelque peu. De ce qu'on a pu, nous, de notre côté, du côté de la Société de l'assurance automobile, valider, c'est qu'il n'y a certainement pas assez d'offre pour combler le marché en ce moment.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. M. le député.

**M. Charette :** Pour que l'on puisse prendre la mesure de la réalité, quels sont les secteurs couverts par les compagnies d'ambulance qui ont, elles, décidé d'utiliser des pneus d'hiver? Est-ce qu'on parle du Grand Nord ou... Quelle est la géographie desservie par des ambulances avec pneus d'hiver?

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, je crois, M. le Président, que c'est à la discrétion des ambulances et des compagnies ou des coopératives d'ambulance. Cependant, les pneus d'hiver qu'elles utilisent ne sont pas reconnus comme des pneus d'hiver, là, n'ont pas le pictogramme. Effectivement, ils ont une traction qui est différente que celle des pneus qu'on peut voir en période estivale sur l'ensemble des ambulances, mais ce n'est pas des pneus qui sont reconnus comme ayant ces mêmes caractéristiques que les pneus d'hiver que vous installez, par exemple, sur votre véhicule.

**M. Charette :** Et ces compagnies d'ambulance qui ont retenu cette option les chaussent de pneus qui ne seraient pas qualifiés de pneus d'hiver avec les bons pictogrammes? Est-ce que c'est ce que je dois comprendre de l'explication du ministre?

**M. Fortin (Pontiac) :** Ce que je comprends, effectivement, là, c'est que, même pour les compagnies ou les coopératives d'ambulanciers qui, effectivement, font un choix de se prémunir de pneus avec une traction supplémentaire, ces pneus-là n'ont pas les mêmes caractéristiques, ne sont pas reconnus comme ayant le fameux pictogramme des pneus d'hiver, là, auquel on fait habituellement référence.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député. Ça va? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Oui, merci, M. le Président. Alors, effectivement, M. le Président, nous avons quitté, j'allais dire, le purgatoire pour se retrouver à la salle ici. On était assis... C'est une très belle salle, remarquez, la 1.38, la salle des Premiers-Ministres, mais très heureux que les gens puissent nous suivre directement, là, à la caméra.

Ce que soulève mon collègue de Deux-Montagnes et les réponses que j'entends du ministre, M. le Président, me laissent un peu sur ma faim, non pas les questions mais les réponses. Lorsqu'on entend de la part de gens qui conduisent des véhicules, qui peuvent par moments... puis évidemment on s'adapte aux conditions routières, mais par moments avoir certaines accélérations, décélérations, certaines urgences à couvrir, donc, c'est des véhicules d'urgence... Ça me laisse un peu sur ma faim, la réponse du ministre, en ce sens que je pense que nous avons le devoir de trouver une solution pour pallier à cette difficulté-là. Un véhicule... Parce que ce qu'on a entendu ici, bon, il y aurait peut-être des vérifications supplémentaires à faire, et j'invite le ministre à les faire, mais ce qu'on a entendu ici de la part des gens qui sont venus nous en parler, notamment les conducteurs, les paramédics, c'est qu'il n'y a pas de pneus d'hiver sur les ambulances, mais il y a certaines ambulances qui ont quand même des pneus, appelez-les comme vous voulez, qui sont plus adaptés aux conditions routières hivernales que nous avons au Québec. Alors là, moi, j'invite le ministre à réfléchir à une solution à cela. On ne peut pas se retrouver dans une situation où des véhicules où il y a une... Je vous dirais, ce n'est peut-être pas optimal, ce qu'ont présentement comme offre au niveau des pneus les compagnies qui fabriquent lesdits pneus, mais, si on est capable d'avoir une optimisation quant à la sécurité routière de l'ambulance en question, bien, je ne sais pas, moi, assurons-nous que tout le monde puisse avoir accès, et même l'obligation d'aller chercher cette option-là.

Alors, moi, M. le ministre, bien amicalement, je ne peux me satisfaire de la réponse que vous venez de donner et je vous invite peut-être... On peut prendre un peu de temps, on peut le tasser, on peut peut-être le mettre sur pause, cet article-là. Faites des recherches, demandez à votre équipe de faire des recherches, comment on peut arriver à une solution où on va réussir, je vous dirais, à répondre aux préoccupations des paramédics qui sont venus nous dire : Écoutez, il y a des ambulances qui ont des pneus d'hiver, ce n'est pas obligatoire, au Québec, pour les pneus d'hiver sur les ambulances, mais, s'il y en a qui en ont, des pneus d'hiver, s'ils ne sont peut-être pas homologués comme étant pneus d'hiver, mais la traction permet une meilleure sécurité, sur nos routes, des ambulances, prenons cette option-là pour le moment et voyons si... Dans les mois ou dans les années à venir, peut-être que les entreprises qui fabriquent lesdits pneus en feront, et là ce sera déjà inclus que, lorsqu'ils seront disponibles, on pourra les mettre. Mais au moins qu'on mette des pneus adéquats aux ambulances qui présentement ne prennent pas cette option-là qui n'est peut-être pas l'option tout à fait optimale.

**M. Fortin (Pontiac) :** M. le Président, je comprends bien la préoccupation du député. C'est certain qu'on veut assurer d'une sécurité maximale pour les utilisateurs de véhicules d'urgence. Je vais peut-être, si ça ne vous dérange pas trop, permettre à Lise Fournier, qui est l'experte, disons, en pneus au ministère des Transports, de vous expliquer un peu de la façon qu'on interagit avec certaines de ces compagnies-là par rapport aux pneus en question, en ce moment, puis peut-être qu'on pourra bâtir sur ce qu'elle nous apprend collectivement.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, je comprends que j'ai le consentement de M. le député de Berthier?

**M. Villeneuve :** Oui.

**Le Président (M. Iracà) :** Simplement vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre à la question.

• (11 h 50) •

**Mme Fournier (Lise) :** Bonjour. Je suis Lise Fournier, ingénieure au ministère des Transports. Donc, je travaille depuis plusieurs années dans le domaine des pneus et des pneus d'hiver.

Alors, effectivement que la définition ou l'encadrement des pneus d'hiver pour les véhicules lourds n'avait pas été une préoccupation, lorsqu'on avait adopté, là, l'obligation des pneus d'hiver pour les véhicules de promenade. C'est sûr que, pour les véhicules de promenade, un pneu d'hiver se définit très facilement, puisqu'on y retrouve le pictogramme, alors que, pour ce qui est des véhicules lourds, en ce qui concerne le pneu conçu pour l'hiver, ça existe également, mais ça ne se traduit pas par des repères d'identification qu'on a déjà pour les autres types. Donc, ce sont des pneus traction. Et

actuellement, sur le marché, les propriétaires de véhicule lourd, c'est ce qu'ils vont rechercher, s'ils ont à effectuer de la circulation, surtout, au Québec, donc de faire de l'interurbain ou du transport régional, de s'assurer d'avoir un maximum de traction avec ce qu'on appelle un pneu traction, qui offre une traction maximale dans les conditions de neige.

Donc, pour définir ce pneu-là, il faudrait quand même évaluer, faire effectivement de la concertation, de la consultation auprès des manufacturiers mais aussi des détaillants, des différents détaillants, parce qu'effectivement, un pneu qui porte un pictogramme conçu pour les véhicules lourds ou les ambulances, ça n'existe pas sur le marché au Québec. Donc, il faudrait revoir comment on peut ficeler une définition de «pneu» qui permettrait, là, de...

**Le Président (M. Iracà) :** M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Dans la catégorie véhicule lourd, bon, le pictogramme n'existe pas, mais on comprend qu'il y a différents types de pneus, dont certains sont probablement plus adéquats pour la période hivernale. C'est ce dont probablement nous parlaient les paramédics qui sont venus nous dire : Nous, on a une ambulance avec des pneus qui ont une meilleure traction. Bon, à l'époque, on a peut-être confondu... Bien, à l'époque... Ça ne fait pas tellement longtemps. On a peut-être confondu avec le fait qu'on parlait de pneus d'hiver, mais vous nous dites et vous nous précisez que, pour ces véhicules-là, ça n'existe pas, mais qu'on peut obtenir des pneus avec une meilleure traction. Et ça, c'est prouvé scientifiquement, que la traction est meilleure? C'est ce que vous me dites? Et est-ce que... Il y a, quoi... il y a quatre, huit, 12... Il y en a combien, de sortes de pneus, par rapport à... Si on parle de la moins bonne traction, l'hiver, versus la meilleure, il y en a combien, on a combien de choix?

**Mme Fournier (Lise) :** Bien, en fait, les pneus pour les véhicules lourds, ça dépend de leur utilisation. Il y a des pneus pour les longs trajets, la grande route, il y a des pneus qui sont plus pour interurbains, il y a des pneus qui sont pour de la circulation locale. Et donc, pour ces dernières applications, le propriétaire d'un véhicule lourd va chercher, lui... puisqu'il travaille au Québec, il fait aussi de la circulation locale, d'avoir, sur son essieu directeur, des pneus traction pour avoir, donc, le maximum de traction. Et ces pneus-là, donc, dans tous les catalogues des détaillants, il y a un vraiment un type de pneu qui correspond à ce besoin-là.

**M. Villeneuve :** Mais, si, vous, madame, vous aviez à conduire une ambulance... et soyez bien à l'aise, je ne veux pas vous mettre en boîte, loin de moi, là, l'idée, mais, si vous aviez à conduire une ambulance, avec les conditions qu'on connaît au Québec... Je comprends que, dans le sud du Québec, ils sont peut-être sur l'asphalte plus souvent, mais il n'en demeure pas moins que tout le Québec... en fait, le Québec n'est pas à l'abri, peu importe où on s'y trouve, d'une tempête et de plusieurs tempêtes durant l'hiver. Si vous aviez à choisir, en termes de sécurité pour les gens qui sont à bord, vous-même et les gens qui sont à bord, est-ce que vous prendriez les pneus qui ont été un peu décriés, je dirais, par les gens... Les paramédics sont venus nous dire qu'il y a des pneus qui sont beaucoup moins adaptés, mais il y a d'autres modèles qui le sont plus. Vous feriez quoi, en tant qu'experte? Est-ce que vous prendriez... est-ce que vous feriez un choix, d'abord?

**Mme Fournier (Lise) :** Bien, il y a un choix à faire, puis je pense que, déjà, ce qu'on décèle auprès de nos consultations, c'est que les propriétaires de véhicule lourd qui ont, comme je le disais, à travailler au Québec vont rechercher ces types de pneus là pour avoir le maximum de traction. Maintenant, c'est aussi de choisir le bon moment dans la période aussi.

**M. Villeneuve :** Je veux juste qu'on distingue, M. le ministre, véhicule lourd et ambulance. Pourquoi? Parce qu'un véhicule lourd, en général, il n'a pas à décélérer, accélérer de façon brutale, il n'y a pas non plus un patient à bord qui n'est déjà peut-être pas en bon état, là, et il se retrouve dans un véhicule d'urgence. Alors, moi, je veux juste qu'on ne mêle pas les pommes et les oranges. Moi, je voudrais que les débats... puis libre à vous de le faire ou non, mais j'aimerais que le débat porte sur comment on règle le problème des ambulances, au Québec, qui n'ont pas la meilleure semelle, finalement, pour, finalement, rouler sur les routes du Québec dans des périodes hivernales.

**M. Fortin (Pontiac) :** Mais, vous savez, vous savez, M. le député... Et je ne suis pas en désaccord avec ce que vous dites par rapport à l'importance pour les ambulanciers, entre autres, d'avoir la meilleure traction possible sur les routes. Je pense que, quand vous parlez de véhicules d'urgence, ça peut très bien s'appliquer à d'autres groupes, les camions de pompiers, par exemple...

**Une voix : ...**

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, oui, mais on parle des véhicules lourds quand même, là, les ambulances sont catégorisées comme un véhicule lourd. Donc, les camions de pompiers qui répondent à des appels de détresse pourraient tomber dans une catégorie comme celle que vous décrivez, qui serait à part, de grands véhicules lourds auxquels... on voit plus souvent sur nos autoroutes, par exemple, là. Mais en même temps je crois que ce que Mme Fournier est en train de mettre de l'avant, c'est qu'elle commence justement elle-même, à l'intérieur du ministère, des consultations avec ces différents groupes d'usagers là pour s'assurer de bien comprendre, un, leurs besoins, ce qui est disponible sur le marché, comment on peut s'assurer d'avoir une meilleure réponse, justement, aux besoins de ces différentes entreprises ou coopératives là. Et en même temps, en même temps, de mettre une clause à l'intérieur du Code de sécurité routière en ce

moment, alors que les pneus ne sont pas nécessairement homologués ou reconnus de façon appropriée comme étant des pneus ayant une meilleure traction en période hivernale, ça me semble prématuré. Il me semble que c'est peut-être un objectif louable, auquel on pourrait arriver, mais que l'exercice auquel Mme Fournier se prête, au ministère, est quelque chose qui est nécessaire avant d'en arriver à une telle conclusion.

**M. Villeneuve** : O.K. Bien, moi, je n'ai pas de problème à ce que... On parle souvent d'avoir des données probantes, là. Je n'ai pas de problème, c'est la base même de tout changement et de... Je veux juste m'assurer que, dans le projet... On l'a dit, on l'a répété, le projet de loi qu'on a devant nous, ça fait plus d'une décennie qu'on n'y avait pas touché, et on s'aperçoit à quel point c'était urgent de le faire. Là-dessus, M. le ministre, bravo! Belle initiative. Moi, je veux juste m'assurer, M. le Président, que, oui, il y ait un travail de fond qui se fasse pour aller chercher la meilleure semelle possible pour que nos ambulances soient équipées de façon sécuritaire, en tout cas, avec ce qui existe.

Comment on fait pour s'assurer que, lorsque cette étude-là sera terminée, ce soit dans la loi? Moi, je suis ouvert à tout amendement possible de la part du ministre pour qu'on s'assure, lorsque nous aurons les données probantes et qu'en leur qualité d'experts ils se seront prononcés en disant : Les véhicules... les ambulances au Québec doivent nécessairement avoir ce type de pneus là du 1er décembre à je ne sais pas plus quelle date au mois d'avril... Mais je veux juste m'assurer que ça ne dépendra pas d'un... j'allais dire d'un caprice législatif d'ouvrir ou de ne pas ouvrir une loi, là, juste m'assurer qu'on va pouvoir l'insérer dans la loi.

**M. Fortin (Pontiac)** : Ce qu'on pourrait potentiellement faire, M. le député, et j'y réfléchis pendant que je vous le dis, là, on essaie de trouver une solution à la problématique que vous mettez de l'avant, qui est bien réelle, on pourrait donner le pouvoir au ministre, dans le projet de loi, quitte à ne pas être obligé de le rouvrir, comme vous dites, à chaque fois, disons, pour des véhicules lourds d'un certain type, une fois que l'exercice de Mme Fournier serait complété et qu'on aurait tel type de pneus qui pourrait être, disons, considéré comme étant sécuritaire et plus sécuritaire en période hivernale, on pourrait donner le pouvoir au ministre de changer le règlement par lequel une telle obligation serait liée. C'est la solution la plus simple qui me vient en tête rapidement.

**M. Villeneuve** : Oui, je suis... Vous savez, c'est plutôt rare qu'un législateur de l'opposition est d'accord à donner plus de pouvoirs au ministre, mais, pour cette disposition-là seulement, mais seulement cette disposition-là, moi, je suis tout à fait d'accord. J'imagine que, dans le processus, on va inclure aussi une période, donc, *Gazette officielle*, les gens vont pouvoir se prononcer, hein, la mécanique habituelle.

**M. Fortin (Pontiac)** : Comme on le fait habituellement.

**M. Villeneuve** : La mécanique habituelle. Mais, si... Et moi, je suis tout à fait d'accord, effectivement, qu'on insère cette disposition-là, je pense que c'est nécessaire de le faire.

Par ailleurs, je ne sais pas, est-ce qu'on a, madame dont j'oublie le nom... est-ce qu'on a une date approximative pour le résultat? Est-ce que c'est avant l'hiver prochain? Question simple.

**Mme Fournier (Lise)** : Bien, on est déjà dans nos travaux, là, de consultation. C'est certain que le temps de... ça pourrait être prêt.

Maintenant, c'est aussi l'application. Donc, ça demande de faire connaître les nouvelles règles. Mais, au niveau de l'évaluation et de la consultation, les travaux sont déjà en cours.

**M. Villeneuve** : D'accord. Alors, moi, je laisse à la discrétion du ministre de préparer l'amendement et de l'insérer là où il veut dans le projet de loi. Je suis tout à fait d'accord. Je ne sais pas si mon collègue de...

**Le Président (M. Iracà)** : Oui. Alors, j'ai le député de Deux-Montagnes qui attendait patiemment son tour. M. le député de Deux-Montagnes, la parole est à vous.

**M. Charette** : Bien, juste pour compléter la discussion, parce que j'aime l'évolution, là, de la discussion que nous avons.

Donc, un pictogramme spécifique pour les pneus d'hiver, ça existe. Peut-être, pour notre gouverne, est-ce que ce sont des pictogrammes qui ont été conçus spécialement suite à l'adoption, au Québec, de la loi ou ce même pictogramme-là est reconnu internationalement?

**Mme Fournier (Lise)** : C'est un pictogramme qui a été adopté en 1999, donc, par l'industrie canadienne du caoutchouc et l'industrie américaine dans le même domaine. Et donc, avec des essais, ils ont convenu d'un pictogramme pour reconnaître des pneus qui offraient une traction supérieure dans des conditions de neige sévères. Alors, c'est ce qui a été la base aussi de la définition des pneus d'hiver dans la législation fédérale que nous avons adoptée, parce que ça existait. Maintenant, c'est adopté depuis très peu aussi en Europe, mais l'origine de ça est vraiment canadienne et américaine et date de 1999, donc bien avant l'obligation des pneus d'hiver.

• (12 heures) •

**M. Charette** : Et donc on comprend que l'industrie s'est adaptée, en quelque sorte, aux demandes des différentes législatures. Et, sinon, en termes de pictogramme, il n'en existe pas actuellement pour des pneus à plus grande traction, sans que ce soit des pneus d'hiver, c'est ce que je comprends. Pareil pictogramme n'existe pas?

**Mme Fournier (Lise) :** Ça existe un petit peu en Europe. Donc, il y a des manufacturiers qui offrent le pictogramme pour des pneus pour véhicules lourds — c'est actuellement un bassin très restreint, si on peut dire — qui ne sont pas disponibles ici, en Amérique du Nord.

**M. Charette :** Et, si on se réfère à l'exemple européen des pays qui ont reconnu ce pictogramme-là, est-ce que c'est une utilisation qui est faite essentiellement en hiver ou c'est uniquement une traction améliorée, là, peu importe qu'on soit en période estivale, hivernale ou peu important les conditions météorologiques?

**Mme Fournier (Lise) :** C'est vraiment pour la période hivernale. Mais, à ce pictogramme-là, aussi, ce qui peut être en complément, c'est qu'il est demandé d'avoir, par exemple, une appellation «mud and snow». Donc, ça reconnaît que c'est déjà un pneu qui offre une traction supérieure par rapport à un pneu qui n'aurait pas cette appellation-là. Et c'est à partir de ces informations-là aussi que nous, on fait la consultation et la recherche pour voir qu'est-ce qui existe et comment ce serait possible de définir un tel pneu ici.

**M. Charette :** Et, dans les pays où ce pictogramme est en vigueur, où il est reconnu, est-ce que les gens qui utilisent ce type de pneu changent deux fois par année leurs pneus? C'est-à-dire qu'ils ont ce pneu-là en particulier en période hivernale et changent pour un pneu quatre saisons pour le reste de l'année?

**Mme Fournier (Lise) :** Bien, c'est comme ici, dans le fond, il y a une période où ce pneu est obligatoire. Maintenant, ça ne dit pas qu'on doit l'enlever, alors c'est un élément qui est très difficile à vérifier davantage aussi dans les pays, là, européens.

**M. Charette :** Mais à tout le moins il y a une période où ce type de pneu là en particulier est obligatoire pour les véhicules lourds?

**Mme Fournier (Lise) :** Dans certains pays, oui.

**M. Charette :** Parfait. Bon, on voit qu'il y a une expérience internationale, là, qui s'est développée. Elle sera sans doute enrichissante, là, pour les propres vérifications que nous ferons ici, au niveau du Québec. Mais j'aime l'idée d'un amendement qui pourrait laisser l'évaluation au ministre, et il aura par la suite la possibilité de nous revenir, là, suite à cette consultation lorsqu'elle sera complétée.

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien sûr. Je crois que l'amendement est en rédaction, si je comprends bien, en ce moment. Donc, on devrait l'avoir dans quelques instants.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, M. le ministre...

**M. Fortin (Pontiac) :** Ce ne sera pas très long.

**M. Villeneuve :** Bien, M. le ministre, on peut quand même continuer à discuter...

**Une voix : ...**

**M. Villeneuve :** Oui, ça va très bien. On peut continuer à discuter, si vous voulez, parce qu'il y a toute la période, la date qui change, et puis moi, j'aurais peut-être quelques questions de gens qui m'ont...

**Le Président (M. Iracà) :** ...toujours à l'article 110, c'est ça?

**M. Villeneuve :** Toujours sur l'article 110, M. le Président. Parce que, je ne me trompe pas, là, je pense qu'on parle de changer la date, hein, c'est ça, donc, du 15 décembre au 1er décembre?

**Une voix : Oui.**

**M. Villeneuve :** Et je ne sais pas vous, mais, moi, dans mon comté, les gens m'en ont parlé beaucoup. Et on sait que le Québec, encore là, l'hiver est différent tout dépendamment où on se trouve au Québec. Alors, des fois, il est moins rude à certains endroits.

**M. Fortin (Pontiac) :** Tout à fait.

**M. Villeneuve :** Remarquez que mère Nature, par moments, est capricieuse et change parfois aussi...

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est vous-même qui disiez tantôt : On n'est jamais à l'abri d'une tempête, peu importe où on est au Québec.

**M. Villeneuve :** Mais la meilleure façon d'apprécier une tempête, M. le ministre, c'est d'être bien à l'abri. Je crois que c'est le... comment il s'appelle... Ducharme. Je pense que c'est Réjean Ducharme qui écrivait ça... ou je ne suis pas sûr si c'était lui, je ne veux pas lui attribuer... Mais, bon, tout ça pour vous dire que les gens se demandaient : Pourquoi le 1er décembre? Pourquoi pas le 15 novembre? Bon. Alors, le débat est lancé, M. le ministre. Pourquoi le 1er décembre?

**M. Fortin (Pontiac) :** D'abord parce que ça nous apparaissait nécessaire selon notre évaluation des accidents au Québec. La période hivernale, vous le savez, disons, est peut-être moins prévisible qu'elle l'était un certain temps où... avec les grandes fluctuations qu'on connaît, mais il n'est pas inhabituel, peu importe où on se trouve au Québec, d'avoir une tempête sévère avant le 15 décembre. Et c'était le cas encore cette année, d'ailleurs. Il y en avait eu quelques-unes, déjà, à plusieurs des endroits au Québec.

Mais, si on regarde les statistiques qui nous disent, selon le nombre d'accidents... Donc, je vais tenter de vous l'expliquer du mieux que je peux, là. À chaque mois, le ministère répertorie le nombre d'accidents, de victimes — je vais utiliser le nombre de victimes d'accidents, c'est plus facile, les chiffres sont comme ça — entre le 15 d'un mois et le 14 de l'autre, donc entre le 15 novembre et le 14 décembre, par exemple, ou entre le 15 décembre et le 14 janvier. Pour la période du 15 novembre au 14 décembre, on voit que la majorité des accidents se situent entre le 1er et le 14 décembre, et ça, c'est considéré que, même rendu au 1er décembre, une grande portion des Québécois ont déjà fait le changement de leurs pneus d'hiver. Donc, sachant qu'il y a une date du 15 décembre, les gens n'attendent pas toujours jusqu'au 14 décembre pour faire le changement. Mais entre...

**Une voix : ...**

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, exactement, il ne faut pas. Mais, entre le 1er décembre et le 14 décembre, on voit qu'il y a plus d'accidents que dans les 15 jours précédents. Donc, même si on est dans une période où il y a de plus en plus d'automobilistes qui auront mis leurs pneus d'hiver, on voit que la période d'accidents est plus grande. Donc, on se dit : Il serait logique, selon nous, de permettre aux gens de trouver un moyen additionnel d'éviter les accidents en ayant leurs pneus d'hiver déjà installés.

**M. Villeneuve :** O.K., bien, oui, ça me convient. Est-ce que vous avez analysé aussi le facteur température? Parce qu'il y a une température où le pneu d'hiver est... c'est préférable d'avoir un pneu d'hiver à une certaine température. Ça l'est moins à haute température parce qu'il va s'user très rapidement, puis ce n'est pas nécessaire, là. Mais il y a... Je ne sais pas, vous avez dû analyser ce côté-là aussi de la chose, parce qu'on a des températures, au mois de novembre, qui requerraient, d'une certaine façon, à partir du 15 jusqu'au 1er... qui requerraient même des pneus d'hiver, parce qu'outre les tempêtes mère Nature a plus d'une arme, là, dans son sac, alors c'est un blizzard, c'est une toute petite pluie verglaçante ou une pluie qui se transforme en pluie verglaçante.

**M. Fortin (Pontiac) :** Absolument.

**M. Villeneuve :** Mais ce que je vous dis là, M. le ministre... Puis je veux juste qu'on s'assure parce que je veux être capable de répondre aux gens qui m'interpellent sur le sujet. Donc, des gens me disent : Regardez, M. Villeneuve... Excusez, je ne suis pas...

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, non, ça va. On va vous le permettre, n'est-ce pas, M. le député?

**Le Président (M. Iracà) :** Oui, oui, absolument, absolument.

**M. Villeneuve :** M. le Président est occupé à la gestion de...

**Le Président (M. Iracà) :** D'horaire.

**M. Villeneuve :** Alors donc, il y a la température. Est-ce que c'est considéré dans votre analyse?

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, là où la température vient en jeu — et je comprends votre question par rapport à l'usure des pneus, là — bien, c'est que, quand la température est trop élevée, l'usure des pneus se fait plus rapidement. Je suis bien d'accord avec vous, pour les gens qui, par exemple, laissent leurs pneus d'hiver jusqu'au 15 mai, si, le 15 mai, il fait 20°, il y a une usure extrêmement prématurée du pneu. Mais là on parle quand même d'une période de temps où souvent le froid a commencé. Dans plusieurs régions du Québec, il y a eu beaucoup de tempêtes rendu là. Donc, peut-être qu'il y a eu une usure un peu prématurée sur certaines journées si on installe des pneus d'hiver plus tôt. Mais, en même temps, ce n'est pas un enjeu qui compromet la sécurité comme le fait de ne pas avoir ses pneus d'hiver lorsqu'il y a une tempête. Donc, pour nous, l'enjeu de la sécurité prime sur quelques jours peut-être d'usure supplémentaire du pneu.

**M. Villeneuve :** Mais ma question, M. le ministre, c'est : Pourquoi pas le 15 novembre?, étant donné le facteur température. Je ne sais pas si... On a une experte, on peut peut-être, je ne sais pas, lui demander de...

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, non, je vous entends bien.

**M. Villeneuve :** Oui, vous avez... Oui.

**M. Fortin (Pontiac) :** Je vous entends bien. Nous, on a surtout considéré le facteur accident, qui peut être dû à toutes sortes de facteurs. Ça peut être des tempêtes, ça peut être autre. La température peut-être peut jouer dans ces statistiques-là. Mais, quand on regarde le nombre d'accidents, on voit qu'il est beaucoup plus grand entre le 1er et le 14 décembre qu'entre le 15 et le 1er décembre, le 15 novembre et le 1er décembre. Donc, oui, on peut regarder tous les facteurs qui sont derrière ça, mais la période qui nous semble la plus problématique, c'est celle du 1er au 14 décembre.

**M. Villeneuve :** Parfait. Moi, ça me va.

**Le Président (M. Iracà) :** Ça va?

**M. Villeneuve :** Oui.

**Le Président (M. Iracà) :** Toujours à l'article 110, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention pour l'article 110...

**Une voix :** ...amendement?

**M. Fortin (Pontiac) :** ...un peu plus complexe que certains des autres qu'on a rédigés.

**Le Président (M. Iracà) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Parce que je vois qu'il y a a, b, c, d. Ça va?  
Donc, je vais attendre... je vais suspendre les travaux quelques instants, le temps de faire les photocopies et la distribution de l'amendement. Je suspends les travaux.

*(Suspension de la séance à 12 h 9)*

*(Reprise à 12 h 15)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous avons suspendu le temps de faire rédiger un amendement. Alors, M. le ministre, je vais vous laisser la parole.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Amendement à l'article 110 : Insérer à l'article 110 du projet de loi le paragraphe suivant :

3° par l'ajout, à la fin de cet article, de l'alinéa suivant :

«Le ministre peut, par règlement, prévoir des catégories de véhicules lourds, de véhicule-outils ou de machines agricoles à qui l'interdiction prévue au premier alinéa s'applique.»

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Questions, commentaires, interventions? C'est suite aux discussions que vous avez eues. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

**M. Villeneuve :** Tout simplement pour dire, M. le Président, que, pour ma part, je suis très heureux. Alors, on prend de l'avance. On sait que, là, on règle des cas du passé avec un projet de loi qui n'avait pas été ouvert plus d'une décennie, mais là on prend de l'avance pour s'assurer de suivre l'évolution des technologies et permettre à nos paramédics et aux conducteurs, donc, de pouvoir conduire et, évidemment, le public en général, d'être plus sécuritaire sur nos routes, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. M. le député de Berthier est heureux. Est-ce que le député de Deux-Montagnes est heureux également?

**M. Charette :** Je suis de nature heureuse, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup de le confirmer. Alors, ceci... Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 110 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement adopté.

Sur l'article 110 comme tel, est-ce qu'il y a d'autres interventions et/ou questions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 110, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Article 110 adopté. Article... Oui?

**M. Villeneuve** : Si vous me permettez, j'aimerais déposer un amendement, à ce stade-ci. J'en fais lecture, et vous pourrez faire la distribution par la suite?

**Le Président (M. Iracà)** : Oui, bien, juste avant de débiter la lecture, là, parce qu'on a les copies ici, pour que les gens puissent suivre, là, on va distribuer l'amendement.

**M. Villeneuve** : D'accord.

**Le Président (M. Iracà)** : Et moi aussi, je vais pouvoir suivre.

**Des voix** : ...

**M. Villeneuve** : Ça va, M. le Président?

**Le Président (M. Iracà)** : Ça va, allez-y.

**M. Villeneuve** : Donc, amendement, l'article 110.1 : Ce code est modifié par l'insertion, après le sous-paragraphe b) introduit par le paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 328, du sous-paragraphe suivant :

«c) si le ministre met en place un projet pilote pour fixer la vitesse limite autorisée à 120 km/h.»

Alors, je ne pense pas, M. le Président, faire une surprise, là, je pense...

**Le Président (M. Iracà)** : On a tous lu les mêmes journaux.

**M. Villeneuve** : Oui, les journaux et les réseaux sociaux aussi, présentement, M. le Président, qui sont très actifs par rapport à cette proposition-là que nous faisons. Vous allez me permettre, M. le Président, d'élaborer un peu plus sur l'idée derrière cela.

**Le Président (M. Iracà)** : Allez-y.

**M. Villeneuve** : D'abord, on sait que présentement, sur les autoroutes, il y a une tolérance. Vous avez vu comme moi sur les panneaux, sur les autoroutes, c'est 60 minimum, maximum 100 kilomètres-heure. Hier, c'est un peu de là qu'est venue l'idée, hier, avec des questions qu'on a posées au ministre, on a appris... bien, on a appris... on a eu une confirmation que les policiers, même avec les radars photo, donc, le déclencheur est toujours au-dessus de la limite de 100, alors... Même que ce qu'on a appris, puis on nous l'a confirmé, c'est que non seulement elle est au-dessus de la limite de 100, mais il y a aussi une modulation au niveau de la météo. Donc, si la route n'est vraiment pas belle et quelqu'un roule... le policier, normalement, laisserait passer à 118 ou 119, bien, si la météo n'est pas belle puis que quelqu'un roulait à cette vitesse-là, le policier pourrait se prévaloir du droit qu'il a, c'est-à-dire d'infliger une amende, une pénalité au conducteur.

Alors, M. le Président, ce qu'on propose ici, c'est non pas... Bien, certains pourront dire : On veut augmenter la vitesse sur les autoroutes, mais, en réalité, soyons francs, on ne l'augmenterait pas. Ce qu'on ferait, M. le Président, c'est qu'on se collerait à la réalité actuelle. C'est-à-dire que présentement il y a une tolérance à 118, 119, voire même 120 kilomètres-heure, les policiers n'arrêtent pas... en tout cas, ce n'est pas systématique, n'arrêtent pas les conducteurs qui roulent, donc, au-dessus de la vitesse de 100 kilomètres-heure sur les autoroutes. Et là je ne suis pas en train de dévoiler un secret, si ce n'est le fait que c'est un secret de Polichinelle. Tout le monde sait cela.

• (12 h 20) •

Alors, l'idée, M. le Président, ce serait de regarder hein... Je parlais de... je parle souvent au ministre de données probantes. Avant de prendre une décision comme législateur, bien, ce serait de mettre en place un projet pilote, un projet pilote qui évidemment... l'objectif premier, ce serait de vérifier, si on allait à une vitesse maximum, je dis bien maximum de 120 kilomètres-heure sur les routes du Québec, modulé en fonction de la météo... Et on n'est pas en train de réinventer la roue, M. le Président. C'est ce qui se passe dans plusieurs États à travers le monde, notamment en Europe, où la plupart des pays c'est 130. Et là on ne parle pas de tolérer 121 ou 124. Nous, ce qu'on dit : Un projet pilote qui ferait en sorte que, dès que vous dépassez le 120 kilomètres-heure, automatiquement vous avez une contravention, tolérance zéro au-delà de 120.

Et là on est collés, mais collés réellement sur ce qui se passe réellement. Un journaliste, ce matin... Puis je vais le dire ici, M. le Président, je suis en train de m'incriminer et je vais le faire, je vais le faire et j'en subirai les conséquences. Oui, je l'ai déjà fait sur les... le fait que je me stationne parfois sur des chemins d'accès limité que sont les autoroutes, mais je vais le refaire à nouveau : Je roule 110 sur l'autoroute et, je vous dis, je suis pratiquement... j'allais dire je suis pratiquement nuisible, hein, parce que des gens me dépassent, puis il y a même des gens qui insistent pour ne dépasser.

Bon, alors là, évidemment, il y a des questions environnementales qui se posent, il y a des questions de sécurité publique qui se posent, de sécurité routière. Est-ce que de rouler, M. le Président, à 118... Je vous donne l'image suivante, on fonctionne souvent par images. Vous roulez à 118 et vous voyez, à un demi-kilomètre... si vous êtes vraiment attentif, là, à la conduite, vous allez voir, à un demi-kilomètre, qu'il y a une autopatrouille qui est en place. Vous roulez à 118. Et là, hein, j'imagine, les gens, ils lèvent le pied, parce qu'on le voit souvent, on est obligé de ralentir parce que les gens en avant ralentissent, puis c'est parce qu'il y avait justement un radar, photoradar, ou une autopatrouille. Est-ce que c'est plus sécuritaire, la façon dont on fonctionne présentement sur nos routes du Québec, en tolérant une vitesse...

Puis hier le ministre, M. le Président, n'a pas pu nous confirmer elle était quoi, la tolérance, mais moi, je ne nommerai pas personne, mais beaucoup de gens me disent : Bien, écoute, à 118 je ne me fais jamais arrêter. Bon. Certains

disent : Jusqu'à 120, il n'y a pas de problème. C'est peut-être des légendes urbaines, mais c'est drôlement répandu, parce que je l'entends beaucoup. Alors, M. le Président, est-ce que c'est plus sécuritaire de faire ce qu'on fait là — bon, je trouve le mot «hypocrisie» un peu fort — c'est-à-dire fixer un règlement dans une loi et dire : Vous n'avez pas le droit de rouler plus vite que 100 kilomètres-heure, mais on va tolérer que vous rouliez à 120 puis on va faire comme si on fermait les yeux? Et là vous avez la répercussion, M. le Président. Et la personne qui voit une autopatrouille, elle roule 120, elle voit l'autopatrouille, elle lève le pied. Qu'est-ce qui arrive en arrière? Tout le monde lève le pied. Et c'est là qu'il y a des risques et des dangers parce que, là, on change la vitesse d'un véhicule, qui a une répercussion sur tous les véhicules à l'arrière. Moi, je pense qu'on doit, M. le Président, comme société, se pencher sur cela.

Et, je sais, sur les réseaux sociaux, on voyait beaucoup de réactions, dire : Ah! mais là c'est sûr, si on met ça à 120, on va tolérer 140. Non, non. Nous, la proposition qu'on fait, M. le Président... Les modalités, là, du projet pilote, je pense qu'il y a assez d'experts au Québec, on va discuter avec eux puis on verra quelles modalités, comment on met ça en place. On pourrait le mettre sur un tronçon de la 40 entre Trois-Rivières et Montréal, exemple, je donne un exemple. On pourrait faire un essai à un autre endroit sur une autre autoroute. Parce que, là, on parle d'autoroute, là, on ne parle pas de faire ça sur le chemin du Roy, là, hein, on parle des autoroutes, M. le Président.

Puis, en passant, j'invite le ministre à réfléchir à ça aussi : Le minimum 60, là, avez-vous déjà roulé à 60 kilomètres-heure sur l'autoroute, M. le ministre? Non? Je ne vous le conseille pas, ce n'est pas une bonne idée. Mais pourtant on met 60. Est-ce que c'est plus sécuritaire, mettre un minimum 60, que de mettre un maximum 120? Enfin, la question se pose.

Alors, M. le Président, l'amendement qu'on dépose aujourd'hui, c'est un amendement qui se veut collé à la réalité que l'on vit présentement sur les autoroutes du Québec. Ça se veut un amendement qui, avec la mise en place d'un projet pilote, va permettre de vérifier d'abord... Parce qu'un projet pilote, M. le Président, ça pourrait très bien commencer par l'analyse de la situation actuelle, hein, où on tolère 120 malgré que c'est maximum 100. On pourrait commencer par voir ce que ça donne. Et le projet pilote, lui, est mis en place avec l'autorisation de rouler, donc, à une vitesse maximale de 120 kilomètres. Eh bien, le projet pilote permettrait justement de regarder... Parce que je veux être très clair, là, puis je sais que M. le ministre est d'accord avec moi là-dessus, on ne fera aucun compromis sur la sécurité routière au Québec. C'est clair. On vient de passer un amendement, là, M. le ministre a accepté d'adopter un amendement que, dès qu'il y aura des pneus disponibles pour les ambulances, qu'on puisse avoir des ambulances sécuritaires sur nos chemins de façon optimale. Et je pense que tout le projet de loi, les amendements qu'on a adoptés jusqu'à maintenant ou les modifications et même les articles déjà dans le projet de loi ont toujours comme objectif, M. le Président, qu'il n'y ait pas de compromis sur la sécurité au Québec. Et donc ce serait, je pense, drôlement intéressant de vérifier si justement il n'y aurait pas lieu que ce qui se fait présentement, de façon autorisée indirectement, se fasse de façon légale par la loi.

**Une voix : ...**

**M. Villeneuve :** Oui, bien, j'ai posé la question au ministre hier et je peux la lui reposer aujourd'hui : C'est quoi, le pouvoir discrétionnaire, ou c'est quoi, la vitesse qui est tolérée par nos policiers sur les routes du Québec? Enfin, j'ouvre la discussion comme ça, M. le Président...

**Le Président (M. Iracà) :** Bien, moi, si vous me permettez, on va discuter de l'amendement.

**M. Villeneuve :** Oui. Tout à fait.

**Le Président (M. Iracà) :** Puis à ce moment-là le ministre pourra... Mais je pense que vous l'avez bien expliqué.

**M. Villeneuve :** Oui, bien, je tenais à l'expliquer comme il faut, M. le Président, parce que je sais que ça a créé des incertitudes dans la population. Puis là je l'ai dit tantôt, certaines personnes pensent qu'on va tolérer 140. Nous, on dit : Non, projet pilote, maximum 120, tolérance zéro en haut de 120. Alors, je veux juste que ce soit clair. Modulation selon la météo, ça aussi, je veux que ce soit clair. Ça se fait dans d'autres États à travers le monde, ça se fait au Canada, dans d'autres États au Canada, donc on n'est pas en train, sans jeu de mots, de réinventer la roue, mais on est en train de s'assurer justement que les choses se fassent en concordance avec nos lois qui nous gouvernent.

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. Vos explications étaient très bonnes, et c'était très clair, l'amendement que vous venez de déposer. J'ai des interventions, alors les questions vont venir peut-être à vous, M. le député, alors on renverse ça de bord. J'ai le député de Deux-Montagnes, j'ai le ministre qui veut intervenir. Alors, M. le ministre ou...

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, comme vous voulez. Allez-y, M. le député de Deux-Montagnes, je n'ai pas de...

**Le Président (M. Iracà) :** M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Bien, tout simplement pour mentionner, un petit peu comme on l'a fait hier, peut-être, au niveau des cours de conduite, l'emplacement lui-même de l'article importe peu, c'est de convenir du principe, dans un premier temps. Et, pour notre part, on est tout à fait d'avis qu'un projet pilote, à ce moment-ci, pourrait être intéressant. Reste à déterminer ses balises, reste à déterminer comment procéder. Mais l'idée de se pencher sur la question qui revient dans l'actualité de façon récurrente nous semble raisonnable et même souhaitable à ce moment-ci.

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. Merci beaucoup, M. le député de Deux-Montagnes. Vous avez un allié déjà, M. le député de Berthier, avec votre plaidoirie. Alors, on va entendre le ministre.

• (12 h 30) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. D'abord, je veux dire que, si les travaux vont bien, depuis le début de l'analyse, je pense que c'est parce qu'on se penche sur des façons d'améliorer la sécurité routière et que tout le monde semble travailler dans cette direction-là sur des... Et M. le député fait raison de le mentionner à plusieurs reprises : Est-ce qu'on a des données probantes qui nous amènent à telle ou telle décision? Je pense que, dans le cas présent, où on parle d'une augmentation de la limite de vitesse sur un type de tronçon bien particulier, il faut se pencher exactement sur ça.

Je veux juste, d'abord, aborder, si vous le permettez, M. le Président, l'aspect législatif. L'article 329 du Code de sécurité routière, en ce moment, permet déjà ce que le député propose. Donc, l'amendement tel qu'il est rédigé ne nous semble pas pertinent simplement parce que c'est déjà permis. L'article 329 dit que «le ministre des Transports peut modifier les limites de vitesse prévues aux paragraphes 1° à 4° du premier alinéa de l'article 328, pour tous les véhicules routiers [et] pour certaines catégories d'entre eux», et que c'est la signalisation qui fait preuve de la décision du ministre. Alors, si on voulait, demain matin, dire : Sur tel ou tel tronçon, c'est 120 kilomètres-heure, on pourrait le faire, donc.

Deuxième chose : Puisque, lorsque nous, on propose des mesures, des articles, on revient souvent sur la question de ce qu'on a entendu en consultations ou des données probantes qui sont devant nous, je me demande si le député a fait cet exercice-là lui-même, par exemple, de consulter la Sûreté du Québec. Ce qu'il propose, d'après moi, mènerait à des enjeux légaux, si on dit effectivement... Parce que, si on dit que la limite, c'est 120, c'est 120, et qu'on a un policier qui, disons, donne une contravention pour 121, comme l'exemple que le député vient juste d'utiliser, ça pourrait mener à un nombre important de contestations judiciaires, entre autres.

Ensuite, je me demande si on a fait l'exercice, du côté du député de Berthier, à savoir est-ce qu'il y a des études qui disent effectivement que d'abaisser ou d'augmenter... permettez-moi l'expression, mais d'augmenter la limite de vitesse de 20 kilomètres-heure mène à une amélioration de la sécurité. Il fait référence, dans ses explications, à un type d'incident bien particulier : on voit une voiture de police, on pèse sur les freins pour ralentir, pour éviter d'avoir une contravention. Même dans la situation où il décrit... où la tolérance est à 120, quand même, selon ce qu'il entend, mais est-ce qu'il a des données qui nous disent que, si lui, par exemple, qui roule à 110 en ce moment, se met à rouler à 120 pour suivre la limite... est-ce qu'il a une donnée qui lui dit que la route devient plus sécuritaire, que l'ensemble des usagers est plus sécuritaire? Je me permets d'en douter.

Les études qu'on a, nous, de notre côté, nous disent que, lorsque ça a été étudié, une augmentation... Et c'est une étude américaine mais... Je vais la lire en anglais, si vous le permettez, M. le député, parce que c'est en anglais le texte que j'ai devant moi, là : «A 5 mph increase in the maximum speed limit was associated with an 8% increase in fatality rates on interstates and freeways and a 4% increase on other roads.» Donc, je me demande si on a fait l'exercice de réellement se pencher sur ce qui a été fait dans d'autres juridictions et ce que ça a amené comme résultat.

D'ailleurs, la Colombie-Britannique a fait l'exercice que propose le député en ce moment, et le professeur d'ingénierie de l'Université de la Colombie-Britannique, M. Sayed, en février 2016, donc deux ans après le début de l'étude, a noté lui-même : «Overall, the results showed that the sections of roadway where the new speed limits were imposed experienced an increase in the number of severe — so, fatal and injuries — crashes of 11,1%.» Donc, on parle d'au-delà de 10 % d'augmentation des accidents sévères. Donc, ça apparaît comme une mesure qui va peut-être, selon nous et selon la lecture initiale qu'on a de la chose, aller à l'encontre de l'amélioration de la sécurité routière.

Enfin, le député fait référence à l'augmentation... aux facteurs environnementaux. Ce qu'on comprend, c'est que de passer de 100 à 110 kilomètres-heure, et j'imagine que c'est la même chose entre 110 et 120 kilomètres-heure, fait augmenter l'émission de gaz à effet de serre d'environ 15 % pour un véhicule moyen.

Donc, voilà ce que nous, rapidement, on a pu trouver suite à la proposition du député de Berthier et de son collègue de René-Lévesque, si je ne m'abuse. Mais, en fait, ma question pour le député, c'est : A-t-il consulté la Sûreté du Québec? Est-ce que leur position reflète sa proposition? Et a-t-il fait un exercice plus grand que celui qu'on a fait en quelques minutes, là, pour voir les données probantes d'interventions comme celles-là?

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Je savais que vous auriez des questions, M. le député.

**M. Villeneuve :** M. le ministre, on va commencer par la Colombie-Britannique. Effectivement, nous avons pris connaissance de l'étude, et le professeur, entre autres, il signale à la fin que malheureusement, sur une année, ça ne fait pas des données très probantes. Ceci étant dit, il dit aussi que l'augmentation d'accidents sur le tronçon ou les tronçons qui ont été étudiés, donc projet pilote, n'ont pas connu une hausse plus grande ou très peu par rapport aux autres endroits où il n'y a pas eu le projet pilote. Donc, il y a comme une augmentation partout. Alors, ce n'est pas dû au projet pilote, ce n'est pas dû à... Donc, encore là, je réitère qu'il a conclu que, finalement, il n'y avait pas assez de données pour pouvoir... Bon.

Est-ce que j'ai consulté la Sûreté du Québec, les policiers? Non, mais j'ai consulté des centaines de Québécois, M. le ministre, et je pense que c'est aussi valable, d'une certaine façon. Et ce qu'on dit, et puis je tiens à le répéter, M. le Président, nous ne proposons... Bien, c'est sûr que, dans l'absolu, oui, on propose une augmentation de la limite de vitesse à 120, dans l'absolu, mais, dans la réalité, c'est déjà le cas. Alors, si le ministre me dit que, demain matin, un mot d'ordre va être envoyé aux agents de la Sûreté du Québec — mais avant aussi on va aviser tous les Québécois, là — que maintenant, là, la tolérance, c'est 100 kilomètres-heure... Et, si M. le ministre me dit que, oui, il peut y avoir des contestations s'ils dépassent à 101, vous m'avez dit hier que les appareils étaient rendus d'une précision extraordinaire, alors, si c'est 121, soit, ça sera 121.

Alors, ce que je veux dire, en quelque part, M. le Président, j'aimerais avoir de la part du ministre, on s'entend bien, le projet de loi va bien, mais de l'ouverture, une ouverture. Mais, s'il n'y a pas cette ouverture, si ce n'est qu'une fermeture, qu'il applique la loi, qu'il applique la loi telle qu'elle est inscrite. Sinon, à quoi ça sert de faire des lois?

Alors, c'est démontré, les gens roulent... Et puis, en passant, oui, je veux juste revenir sur l'étude de la Colombie-Britannique, M. le Président. Il a aussi été démontré que les gens qui ne roulaient pas à une vitesse supérieure à la limite permise ou la nouvelle... ils n'atteignaient pas nécessairement la nouvelle vitesse, donc ils gardaient la vitesse moyenne. Donc, au niveau des gaz à effet de serre, au niveau... Encore là, ça, ça reste à démontrer parce que présentement ceux qui roulent à 118, 120 le font à tous les jours, et ceux qui roulent à 100, 110 le font aussi.

Et ce qui est démontré aussi, M. le Président, c'est que l'exemple que je donnais tantôt n'est pas anodin, il n'est pas innocent, à savoir que, si un véhicule, je vais l'appeler un véhicule de tête, se rend compte qu'il roule à 118 puis qu'il y a un patrouilleur à un demi-kilomètre et qu'il lève le pied, tout le monde lève le pied, donc il y a une décélération, il va y avoir par la suite une accélération, alors que c'est démontré par l'étude de Colombie-Britannique qu'une vitesse moyenne donne des résultats supérieurs en termes de GES, alors, si vous roulez à une vitesse moyenne, si vous roulez de façon égale, vous avez... au lieu d'avoir une décélération, accélération.

Alors là, présentement, on est dans une situation où les gens roulent à 118, puis c'est toléré, donc, c'est toléré, et il y en a qui roulent à 110, c'est toléré, mais le facteur coercitif existe toujours. Ils savent que c'est à la discrétion du policier. Et ça amène des situations qui peuvent être, d'une certaine façon, M. le Président, préjudiciables pour la sécurité de tous.

Alors, moi, ce je demande au ministre, M. le Président, c'est de ne pas rejeter du revers de la main cet amendement-là. Et j'annonce au ministre que, si jamais c'est le cas, nous, comme formation politique, nous en faisons un engagement, nous allons faire un projet pilote. On n'est pas en train de dire que demain matin, sur toutes les autoroutes du Québec, on va pouvoir rouler à 120 kilomètres-heure, on est en train de dire que, sur un tronçon ou deux tronçons préétablis, bien balisés, bien documentés, bien surveillés, on va faire un projet pilote. Et les études probantes pour être capables d'agir, bien, on les aura à ce moment-là. Et je ne veux pas non plus déjà annoncer que le projet pilote va aller dans telle ou telle direction. Je ne le sais pas. Alors, l'idée, c'est de faire un projet pilote pour, justement, collecter les différentes données, qui seront des données probantes, assurément, pour pouvoir, à ce moment-là, à la fin du projet pilote, voir s'il y a reconduction du projet pilote ou s'il y a des éléments qui nous amènent à croire que ce n'est pas une bonne idée. Mais je pense qu'il faut le faire.

Vitesse maximale, M. le Président, là, dans l'ensemble canadien, en Alberta, c'est 110 kilomètres; Colombie-Britannique, 120; Île-du-Prince-Édouard, 90... Puis ils n'ont pas d'autoroute, c'est ça, ils n'ont pas d'autoroute, là, alors... Manitoba, 100. Nouveau-Brunswick, 110. Nouvelle-Écosse, 110. Alors, je ne suis pas en train de dire qu'on veut appliquer ça sur les endroits où on n'a pas d'autoroute. Au contraire, nous, on veut, M. le Président...

**Une voix :** ...

**M. Villeneuve :** Bien, ce n'est pas sur les autoroutes, les chiffres que je vous donne, ce n'est pas sur les autoroutes. O.K.? Donc, ils roulent déjà en haut de 100, puis ce n'est pas sur les autoroutes. On ne veut pas ça sur la route nationale au Québec. Moi, là, André Villeneuve, il ne veut pas ça sur la route nationale au Québec. Ça, c'est clair. Mais, par contre, puis je donne un exemple parce que c'est ma région, est-ce qu'entre Trois-Rivières et Montréal on peut faire un projet pilote qui va pouvoir nous permettre de collecter des données probantes et qui va pouvoir nous permettre, comme société, de prendre une décision éclairée pour la suite?

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup, M. le député de Berthier. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Oui, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. M. le Président, écoutez, j'apprécie l'échange, là, qu'on a en ce moment, mais il y a deux choses dans l'argument du député qui me posent problème. D'abord, il dit, O.K. : L'étude de la Colombie-Britannique était sur une période trop courte pour nous permettre d'avoir des données probantes.

**Une voix :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, mais je fais référence à ce que le chercheur dit, donc. Vous reprenez ses propos à travers de votre plan.

L'étude américaine, qu'on pourra très certainement lui faire parvenir s'il le veut, fait état de résultats qui ont été compilés sur 20 ans. Donc, sur 20 ans, on a vu, qu'en moyenne une augmentation de cinq milles à l'heure mène à une augmentation des décès de 8 %, donc ce qui veut dire que, même dans son projet pilote, dans son projet pilote, si on augmente la limite de vitesse de 20 kilomètres-heure, on peut s'attendre à des décès supplémentaires, si je ne fais que me fier sur les résultats de l'étude américaine en question. Déjà là, ça m'apparaît mettre la sécurité des usagers à risque.

Ensuite, ce que le député avance, c'est qu'on ne devrait pas laisser la discrétion aux forces policières...

**M. Villeneuve :** M. le Président, si j'ai bien compris, est-ce qu'on me prête l'intention de mettre la vie des Québécois en danger, là?

**M. Fortin (Pontiac) :** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Villeneuve :** Ce n'est pas ce que vous avez dit?

**M. Fortin (Pontiac) :** Ce que j'ai dit, c'est que ça ne m'apparaît pas un projet qui augmente la sécurité mais un projet qui met à risque la sécurité.

**M. Villeneuve :** M. le ministre, c'est déjà le cas.

**Le Président (M. Iracà) :** Non, mais je vais... Oui, mais les...

**M. Villeneuve :** C'est déjà le cas, les gens roulent à 120.

**Le Président (M. Iracà) :** Bien, écoutez, je vais laisser le ministre finir son explication. Après ça...

**M. Villeneuve :** O.K., oui, allez-y.

**M. Fortin (Pontiac) :** Écoutez, je peux terminer ça, mais, sur ce point-là, l'étude dit qu'une augmentation de la vitesse permise mène à une augmentation des décès, c'est tout ce que ça dit. Vous pourrez lire l'étude pour vous-même, vous pourrez lire l'étude pour vous-même, M. le député.

**Une voix : ...**

**Le Président (M. Iracà) :** On va laisser le ministre finir. Après ça, je vais vous donner...

• (12 h 40) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Deuxièmement, ce que vous êtes en train de dire, c'est qu'on ne devrait pas laisser la tolérance aux policiers pour juger de la situation. Donc, à ce niveau-là, est-ce que ça veut dire qu'un policier, qui utilise de son bon jugement dans 99 % des situations et/ou à 100 % des situations, pour bien des policiers, utilise son bon jugement pour dire... Par exemple, si M. le sous-ministre adjoint décide de traverser la rue à un feu rouge, à minuit, quand il n'y a personne autour, est-ce que le policier va automatiquement lui donner un constat, à un piéton? Probablement pas, probablement pas. Bien, si vous roulez à 32 kilomètres-heure dans la zone résidentielle chez vous, est-ce qu'il va vous donner un ticket de vitesse? Probablement pas.

Alors, ce que vous êtes en train de faire, c'est de dire qu'à certains endroits au Québec la limite va être celle qui est affichée et à certains endroits au Québec on va continuer de pouvoir rouler à 10, 15, 20, dans votre exemple, kilomètres au-dessus de la limite. Donc, par extension, ce que vous proposez, c'est, si, disons, on accepte que le projet pilote ait lieu partout sur les autoroutes du Québec... Non, mais disons que le projet pilote, selon vous, aurait des données probantes qui mèneraient à ce que ce soit 120 sur toutes les routes du Québec. À terme, est-ce qu'on va proposer que la limite dans une zone scolaire soit 45? Parce que c'est probablement ce qu'on tolère. Est-ce que vous êtes en train de dire que, dans une zone résidentielle à 50, ça devrait être 65? Parce que c'est probablement ce qu'on tolère.

Ce que vous jugez, en ce moment, c'est la période... ou le seuil de tolérance du policier, mais, le policier, peu importe que ce soit un policier de la Sûreté du Québec sur l'autoroute ou un policier de la force municipale sur la rue ou dans la zone scolaire, ce policier-là juge de la situation, utilise de son bon jugement et effectivement ne donne probablement pas de contravention à quelqu'un qui roule 102 sur l'autoroute. En même temps, M. le Président, toutes les mesures qu'on a prises dans le Code de sécurité routière, c'est pour s'assurer que les gens, entre autres, répondent de façon positive aux dispositions qui sont déjà mises de l'avant, pour s'assurer que les gens respectent la sécurité dans un corridor scolaire, s'assurer que les gens respectent la sécurité dans un chantier. Mais, quand vous dites ensuite que ça prend plus de policiers dans telle ou telle zone, ce n'est pas au ministre des Transports à aller dire aux policiers où s'installer non plus. Je ne dis pas que c'est ce que vous dites, mais vous dites : Plus de policiers dans un tel ou tel endroit, c'est ce qui était dans votre point de presse ce matin. Donc, ce n'est pas au ministre des Transports de dire ça.

Est-ce qu'on aimerait peut-être plus de surveillance à certains endroits? Effectivement. Est-ce que les photoradars sont une des façons de le faire? Effectivement. Mais est-ce que c'est à nous à juger où ces policiers doivent être et le seuil de tolérance qu'ils doivent avoir selon la situation? Pour nous, ça n'apparaît pas utile au point de vue de la sécurité publique.

**Le Président (M. Iracà) :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Si vous le permettez, une dernière chose, M. le Président...

**Le Président (M. Iracà) :** Oui. Oui. Allez-y.

**M. Fortin (Pontiac) :** ...pour le fond de l'article, le fond de la proposition qu'il fait, on considère que c'est déjà dans le Code de sécurité routière. Alors, je ne veux pas vous dire qu'on rejette du revers de la main l'amendement que vous faites, on considère que c'est déjà possible à l'intérieur du Code de sécurité routière actuel.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre.

**M. Villeneuve :** Je vais débiter sur ce point-là. D'abord, notre article, je pense qu'il est recevable, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** Absolument. L'amendement... Oui, oui, oui.

**M. Villeneuve :** Il est recevable. Et on n'est pas à un doublon près, là, on n'est pas à un doublon près. On en a parlé hier. O.K.? Alors, je vous demandais comment on ferait pour... Bon. On n'est pas à un doublon près. La différence importante, c'est qu'on voit le mot «projet pilote» apparaître. Le projet pilote apparaît dans ce que nous, on dépose. Et donc ça annonce... En quelque part, à un moment donné, les mots ont un sens, M. le Président, là, et ça annonce qu'il y aura la mise en place d'un projet pilote éventuellement concernant l'enjeu dont on parle ce matin.

M. le Président, je veux dire au ministre que l'étude qu'il cite, l'étude américaine qu'il cite, ça, c'est toujours dans la mesure où on roule à 100 kilomètres-heure, mais ce n'est pas le cas, M. le ministre, ce n'est pas le cas. On ne parle pas... Je le sais, que, dans l'absolu, on va me dire : Oui, mais vous pouvez économiser une augmentation... Non. Oui, dans l'absolu, mais, en réalité, ce que je dis, collons-nous sur la réalité qui est celle qu'on connaît ou bien appliquons la loi comme il se doit.

Alors, moi, j'invite le ministre, M. le Président, je ne suis pas pressé, j'invite le ministre à y penser, à y réfléchir. Et je pense que ce serait une saine idée, vous savez, parce que, je le dis et je le répète, est-ce que présentement, avec minimum 60, maximum 100, qui n'est pas respecté au niveau du 100 — une chance que le 60 est respecté, c'est déjà ça, mais, au niveau du 100 kilomètres-heure, on comprend que ce n'est pas respecté — la sécurité est plus grande, actuellement, sur les routes du Québec, qu'elle ne le serait si on avait vraiment une loi appliquée qui dirait : Maximum 120? Puis oui pour la précision, je suis d'accord avec le ministre, je suis prêt à aller à 121, mais je vous le dis, là, je ne laisserai pas... personnellement, je ne tolérerai pas qu'on accorde un discrétionnaire de 20 kilomètres-heure de plus au 120 comme c'est le cas. Le un kilomètre de plus, à la limite, je suis d'accord, laissons une marge de manoeuvre d'un kilomètre. Hier, le ministre nous précisait que les outils sont rendus d'une précision extraordinaire. Parfait.

Alors, moi, M. le Président, j'invite le ministre... S'il veut, on peut suspendre. Je veux qu'il réfléchisse, je veux qu'il réfléchisse. Je sais qu'il y a des députés qui disent de ne pas embarquer là-dedans, M. le ministre, vous avez des conseillers, puis c'est correct, mais, moi, je vous dis, prenez le temps d'y penser, parce que présentement — je sais que ça a été employé, le terme, à la radio ce matin — on est un peu dans un système d'hypocrisie, où on laisse aller les choses jusqu'à 120 kilomètres-heure sans intervenir. Alors, moi, M. le Président, j'invite le ministre à y réfléchir sérieusement. Puis je veux laisser la parole aussi à d'autres, je pense que...

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Berthier. Non, le député de Deux-Montagnes me fait signe qu'il ne désire plus intervenir. M. le ministre? Est-ce qu'il y a d'autres...

**M. Villeneuve :** ...une dernière donnée, M. le Président.

**M. Fortin (Pontiac) :** ...d'autre chose. Allez-y, oui, allez-y.

**M. Villeneuve :** Une dernière donnée, puis les gens qui sont... si la caméra peut le prendre, là, ça, là, c'est la vitesse en Europe, et les distances sont pas mal moins grandes à parcourir. Bien, en Europe, peut-être pas, mais dans les pays d'Europe. Et la plupart, là, France, Allemagne, Angleterre, Italie, sont à 130, et tous les autres, sauf... à l'exception d'un, sont à 120 kilomètres-heure. Il y a le Danemark aussi à 130 kilomètres-heure. Évidemment, on comprend que ce n'est pas sur les routes secondaires. On parle toujours de routes à accès limité, on en a parlé hier, donc des autoroutes.

Et il faut aussi dire, M. le Président, un dernier... Bien, un dernier point, un autre point que j'ai oublié de mentionner, c'est qu'évidemment il y a des panneaux, là. Je veux dire, vous êtes allé en France, vous avez vu comment ça fonctionne dans certains pays, où on va indiquer la vitesse, M. le Président, selon la météo. Donc, il faut rouler de façon sécuritaire, et la météo est évidemment quelque chose qui nous oblige, nous force à adapter... Ce n'est pas la météo qui va s'adapter à notre conduite, c'est le conducteur qui doit adapter sa conduite à la météo. Et donc il y a des panneaux, encore là, pour la caméra, il y a des... C'est à Londres?

**Une voix :** Ça, c'est l'exemple américain, je crois.

**M. Villeneuve :** Bon, américain. Ce serait aux États-Unis. Alors, M. le Président, un projet pilote pourrait sans contredit inclure en son sein, si je peux le dire de même, un élément panneau indicateur pour que les gens sachent d'abord qu'ils sont dans une zone projet pilote, mais aussi pour leur dire que c'est modulé selon la météo.

Puis, vous savez, on pourrait imaginer différents scénarios, là, il n'y a pas de...

**Une voix :** Ça existe déjà à Saint-Michel-de-Bellechasse.

**M. Villeneuve :** Ou. À Saint-Michel-de-Bellechasse, c'est déjà en vigueur. À Saint-Michel-de-Bellechasse, il y a déjà...

**Une voix :** À vitesse variable.

**M. Villeneuve :** ...à vitesse variable, concernant la météo. Alors, c'est quand même assez particulier. Ça existe déjà. Alors, voilà.

Puis, juste pour finir, moi, je dis au ministre : Les mots ont leur importance, puis on n'est pas à un doublon près. Si le ministre est prêt à accepter... À moins qu'il décide de voter contre notre amendement, si le ministre est prêt à accepter qu'on l'inclue dans la loi... Et évidemment, à ce moment-là, je comprends que c'est un geste politique, M. le ministre, mais c'est aussi un geste qui va nous permettre d'aller chercher toutes les données probantes.

Et je ne veux pas conclure, moi, ce matin que le projet pilote va arriver à telle conclusion, je ne le sais pas, mais on aura des gens, des experts qui pourront se concentrer... Vous savez, les experts, hein... J'allais dire : Les enfants aiment les bonbons, mais, les experts, c'est les chiffres, hein, puis c'est les statistiques. Alors là, ils auront de quoi finalement nous éclairer pour une possible suite des choses.

**Le Président (M. Iracà) :** Sur l'amendement déposé par le député de Berthier, est-ce qu'il y a d'autres interventions?

**M. Fortin (Pontiac) :** Une dernière, si vous... Bien, c'est une dernière, si vous le permettez, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** Allez-y.

**M. Fortin (Pontiac) :** À la leur des études américaines, qui nous disent qu'il y aurait davantage de décès sur les routes du Québec en augmentant la limite de vitesse, à la leur de l'expérience en Colombie-Britannique, où on a choisi de retirer certains endroits où le projet pilote était en place parce qu'on jugeait que c'était trop dangereux, à la leur du fait que, selon nous, c'est permis déjà, dans le Code de la sécurité routière, d'aller de l'avant avec un tel projet de loi et surtout, M. le Président, dans l'optique où nous-mêmes... et je comprends la position de sa formation politique et la position de la Coalition avenir Québec, mais, dans la position où nous-mêmes, on n'a pas l'intention d'aller de l'avant avec un tel projet pilote — et je comprends l'intention du député, si un jour son parti prend le pouvoir, d'aller de l'avant avec un tel scénario... On croit qu'il y a tous les outils en place pour le faire, même si, selon nous, ça remettrait en question la sécurité routière des usagers. On ne voit pas de raison de voter en faveur de l'amendement qui est proposé par le député.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Alors, sur l'amendement, d'autres interventions? M. le député de Berthier.

• (12 h 50) •

**M. Villeneuve :** Oui. Je veux juste revenir sur l'étude américaine. C'est parce que le ministre, il dit que l'étude américaine précise qu'en augmentant la vitesse à plus de 100 kilomètres-heure voici les risques auxquels nous courons tous, mais on ne l'augmente pas. C'est la réalité dont je veux qu'on parle. C'est ça présentement au Québec. Donc, on n'augmente pas les risques. Les gens roulent déjà à cette vitesse-là. À la limite, si le ministre veut être cohérent, bien, qu'il réduise la limite de... bien, qu'il applique la loi à 100 puis qu'il laisse un ou deux kilomètres de plus, là. À la limite, si je suis son raisonnement, si vraiment il croit à l'étude puis il est convaincu de cette étude-là, puis que ce serait bon, bien, qu'il fasse cette proposition-là, M. le Président. Parce qu'on n'est pas en train de dire qu'on augmente, on est en train de... on constate, finalement, que, depuis plusieurs années, voire des décennies, au Québec, pour toutes sortes de raisons, il s'est établi une tolérance. Puis je ne veux pas qu'on enlève le pouvoir discrétionnaire aux policiers, c'est parfait, c'est bien, puis ils l'exercent correctement. Moi, je n'ai pas de doute là-dessus, je ne veux pas qu'on touche à ça. Mais, en quelque part, quand on est rendu qu'on tolère 20 kilomètres... Aïe! c'est 20 %, ça, c'est ça. 20 % de plus, c'est beaucoup, 20 %, qu'on tolère. Mais les gens sont toujours dans une situation où je roule à 118, il y a une autopatrouille, je lève le pied, tout le monde lève le pied en arrière. On est dans une situation où, dans le fond, il y a peut-être aussi là un enjeu de sécurité, de laisser la situation telle qu'elle est aujourd'hui. En tout cas, à tout le moins, c'est ce que je pense. Et donc un projet pilote nous permettrait, M. le Président, de faire l'état actuel de la situation, de un, et nous permettrait, dans un deuxième temps, de pouvoir aller chercher les données probantes que nous donnerait, nous procurerait la mise en place d'un projet pilote.

Mais je comprends que le ministre n'est pas du tout ouvert à ce qu'on introduise l'amendement qu'on a déposé, M. le Président, de faire un projet pilote. Il n'est pas du tout... il n'a pas cet entrain-là, j'oserais dire, d'aller de l'avant.

Alors, M. le Président, moi, à ce moment-ci, je prendrais une gorgée d'eau, je prendrais une pause. Je ne sais pas si le ministre veut passer immédiatement au vote ou s'il le veut y réfléchir encore. S'il préfère ne pas y réfléchir et passer au vote, moi...

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, je vois mal... et sans parler du fond du dossier, là, mais je vois mal l'utilité de l'amendement puisque, selon nous, le projet de loi permet déjà d'aller de l'avant.

**Une voix : ...**

**M. Fortin (Pontiac) :** ...oui, la loi, pardon, nous permet déjà d'aller de l'avant avec une... permettrait déjà d'aller de l'avant avec un tel projet. Alors, ça me semble superflu, disons, de prolonger le débat sur l'amendement du député quand on considère déjà qu'un tel projet pilote serait possible dans la loi actuelle. Alors, effectivement, M. le Président, on serait prêts à passer au vote.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, d'autres interventions en lien avec l'amendement déposé par le député de Berthier, un amendement qui stipule l'ajout de l'article 110.1? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix.

**M. Villeneuve :** ...vote par appel nominal, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** D'accord. Merci beaucoup, M. le député de Berthier. Alors, Mme la secrétaire, je vais vous faire travailler. Un vote par appel nominal.

**La Secrétaire :** Donc, pour, contre ou abstention. M. Villeneuve (Berthier)?

**M. Villeneuve :** Pour.

**La Secrétaire :** M. Fortin (Pontiac)?

**M. Fortin (Pontiac) :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Bolduc (Mégantic)?

**M. Bolduc :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Bourgeois (Abitibi-Est)?

**M. Bourgeois :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Habel (Sainte-Rose)?

**M. Habel :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Simard (Dubuc)?

**M. Simard :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Charette (Deux-Montagnes)?

**M. Charette :** Pour.

**La Secrétaire :** Et M. Iracà (Papineau)?

**Le Président (M. Iracà) :** Abstention. Alors...

**La Secrétaire :** 2 pour, 5 contre, 1 abstention.

**Le Président (M. Iracà) :** L'amendement proposé par le député de Berthier est rejeté. Nous poursuivons l'étude du projet de loi. Nous sommes à l'article 111. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, merci, M. le Président.

111. L'article 442 de ce code est modifié par l'insertion, après «routier», de «ou une bicyclette».  
L'article 111 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 442 du code afin de prévoir que la règle de circulation soit également applicable aux cyclistes. Ainsi, un cycliste ne pourra circuler si un passager, un animal ou un objet lui obstrue la vue ou gêne sa conduite. Cette règle s'harmonise avec celle obligeant à tenir constamment son guidon, prévue à l'article 477 du code, dans un objectif de sécurité et afin de permettre un maximum de manoeuvre en situation d'urgence. Elle s'harmonise également avec la règle obligeant un siège fixe pour le transport de passager, article 485 du code.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 111. Questions, commentaires, interventions?

**M. Villeneuve :** ...de concordance, tout simplement, c'est ce que je comprends, question de concordance?

**M. Fortin (Pontiac) :** Je vais lire l'article, là : «Nul ne peut conduire un véhicule routier ou une bicyclette...» En fait, c'est important pour nous d'inclure la bicyclette pour ne pas que quelqu'un, disons, s'assoie sur le guidon ou qu'on ait un chien avec nous ou autre chose, donc.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, je comprends qu'il n'y a pas d'autre intervention à 111. S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 111 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 112. À la lecture, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. L'article 112 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 443, de la section suivante :  
«Section V. Distractions au volant.

«1. Interdictions.

«443.1. Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants :

«1° le conducteur du véhicule routier fait ou reçoit des appels téléphoniques en utilisant un dispositif mains libres;

«2° le conducteur du véhicule routier ou le cycliste consulte l'information affichée sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil électronique portatif, ou active une fonction de l'écran si celui-ci satisfait à l'ensemble des conditions suivantes :

«(a) il affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels;

«(b) il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;

«(c) il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur du véhicule routier ou du cycliste, nuire à ses manœuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;

«(d) il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur du véhicule routier ou le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément.

«Pour l'application du premier alinéa, le conducteur du véhicule routier ou le cycliste qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil électronique portatif est présumé en faire usage.

«Le gouvernement peut, par règlement, préciser les modalités d'application du présent article, notamment définir le sens de certaines expressions. Il peut également prévoir d'autres exceptions à l'interdiction qui y est prévue ainsi que d'autres normes applicables aux écrans d'affichage.»

M. le Président, l'article 112 du projet de loi introduit au titre 8 du code relatif aux règles de circulation routière la section V, qui comprend les articles 443.1 à 443.7 qui concernent les distractions au volant. Le nouvel article 443.1 introduit la règle générale qui consiste à interdire à tout conducteur du véhicule routier et à tout cycliste l'usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, sauf les exceptions qui y sont mentionnées. Il habilite aussi le gouvernement à prendre un règlement pour préciser l'application de cet article. À cet égard, l'article 209 du projet de loi apporte certaines précisions jusqu'à ce qu'un règlement soit pris.

J'aurai également un amendement à déposer, M. le Président, si vous le permettez.

**Le Président (M. Iracà) :** Oui, absolument. Juste un petit instant.

(Consultation)

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, je vous... on va le distribuer. Alors, pour la distribution, s'il vous plaît. Ce qu'on va avoir le temps de faire, avant l'heure du dîner, c'est de vous laisser lire l'amendement, M. le ministre, et on va pouvoir l'étudier en après-midi.

**M. Fortin (Pontiac) :** En fait, M. le Président, si je comprends bien, là, l'article en question, l'article 112, a plusieurs sections. Donc là, j'ai lu 443.1, mais il y en a d'autres. Voulez-vous que je vous fasse la lecture de ça ou que j'aille directement à l'amendement?

**Le Président (M. Iracà) :** Bien, habituellement, on y va par... Parce que la demande avait été faite au début de l'étude du projet de loi, on va y aller section par section, là, 443.1, un à la fois et... Alors, vous avez un amendement pour 443.1?

**M. Fortin (Pontiac) :** Exact.

**Le Président (M. Iracà) :** Et 443.2, qui est dans le même amendement. C'est ça?

**M. Fortin (Pontiac) :** Exact.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, je vous suggère de dire jusqu'à 443.2, l'article.

**M. Fortin (Pontiac) :** O.K. Ça marche. Merci, M. le Président.

Donc, l'article 112 : Remplacer les articles 443.1 et 443.2 du Code de la sécurité routière proposés par l'article 112 du projet de loi par les suivants :

«443.1. Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants :

«1° le conducteur du véhicule routier utilise un dispositif mains libres;

«2° le conducteur du véhicule routier ou le cycliste consulte l'information affichée sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil portatif, ou actionne une commande de l'écran alors que celui-ci satisfait à l'ensemble des conditions suivantes :

«(a) il affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels;

b) il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;

«c) il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur du véhicule routier ou du cycliste, nuire à ses manoeuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;

«d) il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur du véhicule routier ou le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément.

«Pour l'application du premier alinéa, le conducteur du véhicule routier ou le cycliste qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil portatif est présumé en faire usage.

«Le gouvernement peut, par règlement, préciser les modalités d'application du présent article, notamment définir le sens de certaines expressions. Il peut également prévoir d'autres exceptions aux interdictions qui y sont prévues ainsi que d'autres normes applicables aux écrans d'affichage.»

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Alors, ce qu'on fera, en revenant du dîner, c'est d'étudier paragraphe, là, par paragraphe le...

**M. Villeneuve :** ...

**Le Président (M. Iracà) :** Oui, pour dîner.

Alors, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux jusqu'à 15 heures. Merci. À tout à l'heure.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 15 h 6)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Merci de bien vouloir éteindre la sonnerie de vos appareils électroniques.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Cet avant-midi, lors de la suspension des travaux, nous en étions à l'article 112. Le premier amendement avait été lu. Il avait été distribué, vous en avez une copie. Alors là, je réfère à l'article 443.1, qui réfère à l'article 112. Sur l'amendement... Et j'ai retenu la proposition du député de Masson, qui est venu me voir à la pause du dîner, pour faire ça pour que ce soit plus simple à suivre et plus facile, d'y aller amendement par amendement, là. Donc, on va commencer, même si c'est dans la même page, là, seulement avec l'amendement 443.1 en lien avec l'article 112.

Sur l'amendement, est-ce qu'il y a des questions, interventions? M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Oui, M. le Président. J'aimerais avoir des précisions. Dans le premier paragraphe et deuxième paragraphe, j'ai noté, en lisant l'amendement, qu'on venait retirer la notion de «fait ou reçoit des appels téléphoniques», ainsi, dans le deuxième paragraphe, qu'on a retiré la notion d'appareil électronique, là. J'aimerais juste savoir en quoi ça rendait l'article plus clair en éliminant ces quelques mots, là, parce que dans l'ensemble ça reste le même esprit. Donc, ce serait plus... simplement pour avoir des précisions.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député. M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Effectivement, là, je prends... je pense que le député était à 443.1, au premier alinéa : «1° le conducteur du véhicule routier fait ou reçoit des appels téléphoniques en utilisant un dispositif mains libres.» On a enlevé la référence à «fait ou reçoit des appels téléphoniques». Honnêtement, c'était juste parce que ça nous apparaissait limitatif dans la description de la chose. Ce qu'on dit, dans le fond, c'est que, quand tu utilises un mains-libres, ça va, là. Donc, on ne voulait juste pas limiter à la chose, là. Ça peut être un texto, là, que j'utilise avec un dispositif vocal qui me permet d'écrire le texto pendant que je parle. Donc, c'est ça, on ne voulait juste pas le limiter, dans notre premier alinéa.

Dans le deuxième alinéa, je veux juste... C'était quoi, votre question, encore?

**M. Lemay :** Bien, on avait retiré la notion de «électronique» à «appareil».

**M. Fortin (Pontiac) :** Si vous regardez dans le paragraphe d'introduction, le paragraphe d'introduction, lui, est plus précis que celui qui avait été initialement proposé. Donc, avec cette précision-là, il faut enlever le même terme, là, dans la deuxième partie. Mais essentiellement ça dit la même chose, là.

**M. Lemay :** C'est bon.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est plus facile de... pardon, mais c'est plus simple le mettre dans l'article général plutôt que dans le cas d'exceptions, disons.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Juste pour bien comprendre toujours l'esprit de l'article et de ses modifications, la transmission de données, est-ce que ça peut être tout simplement de la musique? Est-ce qu'un appareil qui n'a pas de connexion cellulaire mais qui transmet de la musique est considéré comme un appareil qui transmet des données?

**M. Fortin (Pontiac) :** Vous êtes où, là, exactement, là? Peut-être juste m'indiquer à quel alinéa vous faites référence, là, M. le député.

**M. Charette :** En fait, tout simplement 443.1, dans le premier segment : «Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un téléphone cellulaire — ça, on s'entend — ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations...»

• (15 h 10) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, effectivement, là, quand on parle de divertissement, on fait référence à la musique, donc si je me mets à jouer pour changer les chansons sur mon dispositif, là.

**M. Charette :** Un appareil qui n'a aucune, aucune donnée cellulaire est aussi proscrit, là, en vertu de l'article en question.

**M. Fortin (Pontiac) :** Un iPod, par exemple, là, est effectivement proscrit.

**M. Charette :** Parfait.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. D'autres interventions sur l'amendement 443.1 en référence à l'article 112? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 443.1 en référence à l'article 112 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement adopté. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre. 443.2, pour l'amendement.

**M. Fortin (Pontiac) :** Pour l'amendement ou pour l'article principal?

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, vous le remplacez au complet? Alors, l'amendement.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, effectivement. O.K. Très bien.

«443.2. Le conducteur d'un véhicule routier et le cycliste ne peuvent porter aucun écouteur.

«Pour l'application du premier alinéa, ne constitue pas un écouteur l'appareil qui est intégré dans un casque protecteur et qui permet à ceux qui le portent de communiquer entre eux sans les empêcher de capter les bruits de la circulation environnante.

«Le gouvernement peut, par règlement, prévoir des exceptions à l'interdiction prévue au premier alinéa.»

M. le Président, en ce qui concerne l'article 443.2 du Code de la sécurité routière, cet amendement vise à préciser l'interdiction concernant le port d'écouteur. Il permet également au gouvernement de prévoir par voie réglementaire des exceptions à cette interdiction. À cet égard, l'article 209 du projet de loi sera modifié par amendement afin qu'un agent de la paix ou un conducteur de véhicule d'urgence soit autorisé à porter un seul écouteur dans l'exercice de ses fonctions.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup, M. le ministre. M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Oui, M. le Président. Je suis ravi que le ministre apporte un amendement à cet article-là parce que j'avais, moi aussi, un amendement en lien. Comme que je mentionnais, à la pause, au ministre, on est très proches. Le but visé par l'amendement est le même, là, c'est de pouvoir permettre qu'on ait un seul écouteur de type oreillette Bluetooth ou connecté avec un micro, que ce soit avec fil ou sans fil. Je pense que c'est une préoccupation que certains groupes étaient venus nous voir.

Par contre, la manière que c'est inscrit, je ne suis pas sûr... En fait, j'aimerais, si c'est possible à ce stade-ci, qu'on regarde l'article 209. Est-ce que, dans les commentaires du ministre, je dois comprendre que vous allez déposer un amendement à l'article 209? Parce que dans vos commentaires...

**M. Fortin (Pontiac) :** Je m'excuse, pouvez-vous répéter votre question, M. le député?

**M. Lemay :** C'est parce que vous mentionnez que vous allez faire... Ce que je comprends, dans vos commentaires, c'est qu'à l'article 209 le projet de loi sera modifié par amendement. Ça veut-u dire que vous avez l'intention de déposer un amendement? Peut-être, s'il est déjà disponible, on pourrait le regarder, ce qui nous permettait de mieux comprendre, à ce stade-ci, l'article 443.2 introduit par l'article 112 du projet de loi.

**Le Président (M. Iracà) :** Vous pouvez le distribuer et le déposer plus tard, hein? Vous n'êtes pas obligés de le déposer. Juste le distribuer, c'est correct aussi.

**M. Fortin (Pontiac) :** Peut-être qu'on peut faire ça, on peut simplement le distribuer, quitte à le déposer plus tard, comme M. le président le propose. Moi, ça me convient, là. Je veux juste m'assurer que ça va pour tout le monde, que c'était bien le texte final de l'amendement qui sera proposé.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 14)*

*(Reprise à 15 h 19)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous étions toujours à l'amendement 443.2 en référence à l'article 112. M. le député de Masson, vous aviez quelques questions en lien avec l'amendement.

**M. Lemay :** Oui. Alors, merci. Pendant la courte suspension, on a pu voir c'est quoi, les intentions sur l'article 209, là. Ce n'est pas un... Ce n'est pas déposé, à ce moment-ci, mais ça nous permet de mieux comprendre l'article qu'on étudie présentement.

Donc, ma question pour le ministre, c'est la suivante. Ce que je comprends, c'est que, si quelqu'un... Parce que, là, les auditeurs ne l'ont pas vu, mais, si quelqu'un qui porte un seul écouteur... ça va être inscrit dans un règlement qui n'est pas encore publié, les modalités qui pourront permettre cela, parce que présentement, de la manière que c'est écrit, là, l'article 443.2, dans l'amendement qui est proposé, on dit que le conducteur d'un véhicule et le cycliste ne peuvent porter aucun écouteur. Ça, on vient dire : C'est interdit. Puis après ça on dit : Par règlement, on va pouvoir prévoir des exceptions.

En faisant la lecture des intentions à l'article 209, je réalise que les exceptions ne sont pas couvertes là-dedans. On mentionne que, dans le cas d'un agent de la paix ou d'un conducteur de véhicule d'urgence, eux sont autorisés à porter un seul écouteur, mais, pour le restant des utilisateurs, ce que je comprends, c'est que ça viendra par règlement plus tard.

• (15 h 20) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Je ne pense pas que vous et moi, on a compris la même chose, là. Nous, ce qu'on dit, c'est que le cycliste... bien, vous et moi, si on va faire du vélo ensemble puis on décide de mettre un écouteur et d'avoir une conversation téléphonique, disons, ou écouter de la musique, ou peu importe, hein, ce ne sera pas permis dans le Code de la sécurité routière.

**M. Lemay :** Avec un seul écouteur, ce ne sera pas permis.

**M. Fortin (Pontiac) :** Exact. Notre prétention, avec cet article-là, c'est que, quand on est cycliste, on a besoin de l'ensemble de nos capacités pour se concentrer sur ce qui se passe autour de nous. Comme on l'a dit plus tôt dans le projet de loi à travers le principe de prudence, on est un usager vulnérable, et donc on a besoin de l'ensemble de nos capacités, que ce soit oculaires ou auditives.

**M. Lemay :** Donc, ça veut dire qu'on est... Moi, j'aurais... Ça veut dire que, dans le fond, on n'est pas sur la même longueur d'onde tout à fait, parce que je m'étais dit que quelqu'un qui est cycliste et qui reçoit un appel ou, à la limite, qui écoute de la musique avec un seul écouteur, tu sais... On comprend que, si on permet un seul écouteur, ça veut dire qu'il va pouvoir faire autre chose que recevoir des appels, là.

Donc, vous dites que c'est non sécuritaire et que ça va être interdit en tout temps? Même par règlement, on n'aura jamais d'exception qui va permettre ça, là?

**M. Fortin (Pontiac) :** Je comprends qu'effectivement il y a eu des groupes qui sont venus nous dire que c'était quelque chose qui était souhaitable, entre autres certains des groupes de cyclistes, mais l'INSPQ, elle, quand elle était venue en commission parlementaire, nous avait dit que ce n'était pas souhaitable, selon eux, selon les données qu'ils avaient entre les mains, donc on a suivi leurs recommandations à ce niveau.

**M. Lemay :** Alors, maintenant, j'aimerais ça qu'on me rassure. Si on parle d'une technologie bien spécifique, quelqu'un qui a une oreillette de type Bluetooth qui est connectée avec son téléphone intelligent pour recevoir des appels, la manière que c'est écrit, est-ce que ça veut dire que ça interdit l'utilisation d'une oreillette Bluetooth? C'est ce que je dois comprendre avec les explications du ministre?

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, effectivement. Effectivement, je pense que vous avez eu la bonne compréhension. D'après moi, le Bluetooth s'apparente à un port d'écouteur à une seule oreille, donc serait interdit également.

**M. Lemay :** Et c'est vrai... Mais je ne sais pas si, Benoit, tu veux...

**M. Charette :** Peut-être juste pour être certain d'avoir la même compréhension pour l'article en question, c'est autant le véhicule routier que le cycliste? Est-ce que, donc... Pour le cycliste, là, on comprend, avec l'explication que vous nous donnez, que ce serait effectivement interdit, mais même le conducteur d'un véhicule routier, avec l'oreillette Bluetooth, ne serait pas autorisé à l'utiliser?

**M. Fortin (Pontiac) :** Donnez-moi une petite seconde, je veux juste m'assurer qu'on a effectivement... Une courte suspension, s'il vous plaît.

**Le Président (M. Iracà) :** Oui. Je vais suspendre les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 24)*

*(Reprise à 15 h 48)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Toujours sur l'amendement 443.2, M. le ministre, je pense qu'après discussion vous avez des modifications à apporter.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, merci. Après discussion, entre autres, avec le député de Masson, qui de toute évidence avait l'appui du député de Dubuc, on va présenter un amendement à l'article... en fait, remplacer l'article 443.2 du Code de la sécurité routière proposé par l'article 112 du projet de loi par le suivant :

«443.2. Le cycliste ne peut porter aucun écouteur. Le conducteur de véhicule routier ne peut porter qu'un écouteur à une seule oreille.

«Pour l'application du premier alinéa, ne constitue pas un écouteur l'appareil qui est intégré dans un casque protecteur et qui permet à ceux qui le portent de communiquer entre eux sans les empêcher de capter les bruits de la circulation environnante.

«Le gouvernement peut, par règlement, prévoir des exceptions à l'interdiction prévue au premier alinéa.»

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Question de procédure, j'ai simplement besoin du consentement pour retirer le premier amendement qui avait été déposé. Hochements de tête? Ça va. Alors, 443.2, le premier amendement est retiré.

Le deuxième amendement, comme le ministre en a fait la lecture, est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Masson. Et, après, M. le député de Dubuc.

**M. Lemay :** Bon, bien, après discussion, je remercie le ministre, là, pour son écoute. Effectivement, je crois que c'est plus approprié, de la manière que l'amendement est formulé maintenant.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Bien, vous avez une bonne part que vous avez contribué pour faire cet amendement, M. le député de Masson. M. le député de Dubuc.

**M. Simard :** M. le Président, je voudrais remercier le député de Masson. Je n'aurai pas besoin de changer mon auto. Merci beaucoup.

**Des voix :** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Iracà) :** Bon, vous venez de faire économiser plusieurs milliers de dollars au député de Dubuc. Mais il n'est pas encore adopté. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder, roulement de tambour, à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement 443.2, en référence à l'article 112, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 443.3, en référence à l'article 112. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.  
• (15 h 50) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 443.3 : «Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la société et pour une période de trois jours, le permis visé à l'article 61 d'une personne qui conduit un véhicule routier en contravention [avec] l'article 443.1 si elle a été déclarée coupable d'une telle infraction au cours des deux années précédant la contestation de l'infraction.

«La durée de la suspension est portée à sept jours si, au cours des deux années précédant la constatation de l'infraction, la personne a été déclarée coupable de deux infractions à l'article 443.1. Dans le cas où cette personne a été déclarée coupable de plus de deux infractions au cours de cette même période, la suspension est alors d'une durée de 30 jours.

«Dans le cas où la personne déclarée coupable d'une infraction à l'article 443.1 n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une autre autorité administrative, les [deux premiers] alinéas s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, à son droit d'obtenir un permis visé à l'article 61.»

M. le Président, le nouvel article 443.3 prévoit, concernant l'utilisation d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, une suspension sur-le-champ pendant trois jours du permis de conduire du contrevenant qui a été déclaré coupable d'une telle infraction dans les deux années précédentes. La suspension est portée à sept jours en cas de deux déclarations de culpabilité dans les deux années précédentes et à 30 jours en cas de trois déclarations de culpabilité ou plus.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à... Non, excusez-moi, nous allons poursuivre l'étude des sous-articles de l'article 112. Alors, 443.4.

**M. Fortin (Pontiac) :** «443.4. Le conducteur d'un véhicule routier dont le permis ou le droit d'en obtenir un est suspendu pour une période de 30 jours conformément à l'article 443.3 peut obtenir la levée de cette suspension d'un juge de la Cour du Québec exerçant en chambre de pratique en matière civile après avoir établi qu'il ne conduisait pas le véhicule en contravention à l'article 443.1.»

M. le Président, le nouvel article 443.4 prévoit la possibilité pour le conducteur d'obtenir la levée de la suspension de son permis s'il démontre à un juge de la Cour du Québec qu'il n'a pas fait usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage ou, selon le cas, qu'il en a fait un usage permis par l'article 443.1.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Alors, questions, commentaires en lien...

**M. Villeneuve :** Ce n'est pas de l'ordre de la justice naturelle de pouvoir le plaider tel quel... ou il faut l'inscrire?

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, en fait, c'est simplement parce que c'est une suspension qui est sur-le-champ, alors...

**M. Villeneuve :** Oui, exact, c'est ça. Mais, oui...

**M. Fortin (Pontiac) :** Donc, il faut prévoir... Dans ce cas-là, effectivement, il faut prévoir le recours nécessaire parce qu'il n'y a pas de déclaration de culpabilité à ce moment-là, donc il faut prévoir le recours.

**M. Villeneuve :** Je pensais que, de justice naturelle, automatiquement la personne pouvait le faire, mais, enfin... Nul n'est reconnu coupable avant d'avoir eu un procès, là.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, effectivement. Mais peut-être que c'est plus clair, justement, au niveau de l'instance...

**M. Villeneuve :** O.K. Non, ça va. Moi, plus c'est clair, mieux c'est, alors... Mais, de justice naturelle...

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Berthier. D'autres interventions, 443.4? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais demander au ministre de poursuivre l'étude de l'article 112 avec 443.5, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, M. le Président. «Les articles 202.6.1, 202.6.7 et 202.7, le deuxième alinéa de l'article 209.11 et l'article 209.12 s'appliquent dans le cas d'une suspension de permis visée à l'article 443.3, avec les adaptations nécessaires.»

Le nouvel article, M. le Président, 443.5 permet d'appliquer à la nouvelle suspension pour distraction au volant les diverses modalités actuellement applicables à l'égard d'autres suspensions sur-le-champ telles que la remise d'un procès-verbal de suspension au conducteur par l'agent de la paix et la procédure applicable à la demande de levée de suspension.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. 443.5, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais demander au ministre de poursuivre la lecture, l'étude avec 443.6, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien sûr.

«443.6. Les dispositions de la présente section s'appliquent non seulement sur les chemins publics mais également sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.»

M. le Président, le nouvel article 443.6 prévoit que les interdictions prévues aux articles 443.1 et 443.2, soit celles relatives à l'utilisation d'appareils électroniques portatifs et écrans d'affichage et au port d'écouteurs, s'appliquent non seulement sur les chemins publics, mais également sur les chemins ou lieux où le public est autorisé à circuler, par exemple le stationnement d'un commerce ou d'une ville.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Juste une question. Quand on dit l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, on comprend tous ce que ça veut dire, mais le vrai titre, ce n'est pas ça. Ça ne change rien ou ça change quelque chose?

**Une voix : ...**

**M. Fortin (Pontiac) :** Vous avez entendu la réponse?

**M. Villeneuve :** Bien, pour les gens qui nous écoutent...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. En fait, c'est ça, le vrai titre du ministère, c'est le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Mais, comme vous le savez, là, ça arrive souvent, dans les... que ce soit un remaniement ou autres, là, qu'on change également le titre du ministre, mais le vrai nom du ministère, c'est le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

**M. Villeneuve :** Parfait.

**Le Président (M. Iracà) :** 443.6. S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais demander au ministre de poursuivre avec 443.7, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci.

«443.7. Les articles 443.1 et 443.2 ne s'appliquent pas :

«1° à un conducteur d'un véhicule routier, si son véhicule est stationné de manière à ne pas contrevenir aux dispositions du présent code ou d'une autre loi;

«2° à un cycliste, s'il est immobilisé en bordure de la chaussée ou sur l'accotement de façon à ne pas gêner la circulation.»

M. le Président, le nouvel article 443.7 prévoit que ces interdictions ne s'appliquent pas au conducteur de véhicule routier si son véhicule est stationné légalement, par exemple dans un espace réservé à cet effet, et au cycliste s'il est immobilisé en bordure de la chaussée ou sur l'accotement et qu'il ne gêne pas la circulation.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Questions, commentaires? 443.7. S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix de l'article 112. Alors, est-ce que l'article 112, tel qu'amendé et tel que lu par M. le ministre, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Iracà :** Article 112, adopté.

Alors, juste avant de débiter l'article 113, vous avez tous reçu un amendement concernant l'article 65. Alors, c'est un amendement... Je suggère qu'on le fasse maintenant pour ne pas qu'on l'oublie plus tard. C'est un amendement en lien avec un article de concordance, un article qu'on avait retiré. Alors, M. le ministre, je vais vous laisser l'expliquer.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, merci, M. le Président. À l'article 65, on propose de retirer le paragraphe 2° de l'article 65 du projet de loi tel qu'adopté. En guise d'explication, là, à l'article 103 du projet de loi, on avait retiré... en fait, on avait retiré l'article 103 du projet de loi par amendement, et, donc, l'alinéa 2° de l'article 65 faisait référence à l'article 414 qui était visé par l'article 103 du projet de loi.

**Le Président (M. Iracà) :** Question de concordance. Ça va? Alors, ça me prend simplement, question de procédure, le consentement pour réouvrir l'article 65 qui avait déjà été adopté. Consentement?

Et, sur l'amendement, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Alors, est-ce que l'amendement en lien avec l'article 65 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. Excellent. Alors, oui, effectivement, nous allons... je vais procéder à la mise aux voix sur l'article 65. À moins qu'il y ait d'autres interventions? Pas d'autre intervention. Alors est-ce que l'article 65, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. Nous allons revenir à l'article 113. M. le ministre, à la lecture, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. J'ai un amendement pour l'article 113. Je commence par l'article en question. Article 113 : L'article 453 de ce code est modifié par l'insertion, après «de la chaussée», de «ou sur l'accotement».

M. le Président, l'article 113 du projet de loi propose de modifier l'article 453 du code afin de préciser la possibilité pour les piétons de circuler sur l'accotement.

**Le Président (M. Iracà) :** Sur l'amendement, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. On propose de remplacer l'article 113 du projet de loi par le suivant :

113. L'article 453 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après «la chaussée», de «ou sur l'accotement»;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Malgré le premier alinéa, un piéton peut circuler dans le même sens que la circulation — sur une courte distance notamment — afin d'éviter de traverser la chaussée à plus d'une reprise [...] après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.»

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Vous avez tous reçu une copie de l'amendement. Évidemment, sur l'amendement, je vais vous entendre si vous avez des questions, interventions. Oui, M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Oui. J'aimerais juste avoir plus de précisions sur... Quand on dit qu'on peut traverser la chaussée à plus d'une reprise sur une courte distance, est-ce qu'on a des exemples?

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Masson. Je ne suis pas certain que le ministre était très attentif parce qu'il avait des choses à...

**M. Lemay :** Je vais répéter la question.

**M. Fortin (Pontiac) :** ...en fait, on pourra revenir à la question du député de Masson, mais je veux juste m'assurer... Donnez-moi une petite seconde, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** Je vais suspendre les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 heures)*

*(Reprise à 16 h 3)*

**Le Président (M. Iracà) :** Nous allons reprendre nos travaux. Alors, suite à la suspension, M. le ministre a peut-être une petite correction vers la fin de l'amendement. Que vous voulez reprendre au niveau de la lecture? Peut-être nous situer, là, dans le...

**M. Fortin (Pontiac) :** ...le deuxième paragraphe se lirait :

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Malgré le premier alinéa, un piéton peut circuler dans le même sens que la circulation, afin d'éviter de traverser la chaussée à plus d'une reprise sur une courte distance ou afin de circuler du côté éclairé du chemin public ou du côté où l'accotement est le plus large, après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.»

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Alors, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Écoutez, ça correspond exactement à ce dont on avait discuté il y a quelques semaines déjà. Alors, moi, je suis tout à fait à l'aise avec cela.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député. D'autres interventions? M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Oui. J'aimerais juste avoir des précisions, là, quand on dit qu'on peut «traverser la chaussée à plus d'une reprise sur une courte distance», parce que ça me semble un jugement qualitatif, là. Donc, est-ce qu'on a des exemples?

**M. Fortin (Pontiac) :** Effectivement, le «courte distance», effectivement, là, nécessite le bon jugement de la part des citoyens et du policier. Mais je vous donne un exemple. Entre ma maison et celle de mon voisin immédiat, je me vois mal traverser la rue, qui pourrait être une rue où il y a beaucoup de trafic, disons, faire une maison et retraverser la rue, là. Donc, sur une courte distance, ça peut être ça. Ou, par exemple, si on habite sur la 138, la 138 du député de Berthier, si on ne fait qu'aller voir son voisin, on peut marcher d'une maison à l'autre sans traverser une route achalandée à deux reprises.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Si je peux me permettre un complément d'information, suite à la discussion qu'on avait eue, M. le député, c'est que... je pense que c'était beaucoup plus restrictif au départ, où on ne permettait pas de marcher dans les deux sens, soit face à face ou de dos, tandis que, là, bien... On comprend que, dans un village, ce n'est pas toujours... dans les petites rues d'un village, marcher sur un bord ou l'autre... Bon, les gens ont l'instinct de marcher de façon d'être en sécurité, puis je pense que ça permet cela.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions, ça va, à l'article... l'amendement? Oui, M. le député de Masson.

**M. Lemay :** En fait, bien, on voulait... moi aussi, je voulais saluer cet amendement parce que c'était effectivement une préoccupation qui avait été apportée, qui pouvait mener à des situations désolantes au niveau de certaines contraventions qui ont pu être émises par le passé. Donc, je voulais dire que nous étions en faveur de cet amendement.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, un amendement salué. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention en lien avec l'amendement, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 113 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : Adopté. Sur l'article 113, puisqu'il est en totalité remplacé, j'imagine qu'il n'y a pas d'autre intervention, et je vais être obligé de faire la mise aux voix. Est-ce que l'article 113, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : Adopté. 114. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac)** : Merci. Article 114 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 453.1, du suivant : «453.2. Un piéton ne peut traverser la chaussée d'un carrefour giratoire ou circuler sur son îlot central.»

M. le Président, l'article 114 du projet de loi propose d'introduire un nouvel article au code afin de préciser les règles de circulation que devront observer les piétons dans un carrefour giratoire.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci, M. le ministre. Article 114. Questions, commentaires? M. le député de Masson.

**M. Lemay** : Bien, c'est simplement... Je comprends exactement le sens de cet article-là, mais, en fait, habituellement, dans un carrefour giratoire, s'il y a une traverse piétonne de bien indiquée, à ce moment-là ça va être permis. Parce que, là, ça dit : «...ne peut traverser la chaussée d'un carrefour giratoire», mais on s'entend que, si c'est bien identifié que la traverse piétonne est à cet endroit, dans le carrefour giratoire, c'est permis, là.

**M. Fortin (Pontiac)** : Bien sûr, la traverse piétonne, qui habituellement, cependant, est à l'extérieur du carrefour giratoire, là, va être sur les avenues qui mènent au carrefour, va être simplement juste à l'extérieur. Mais, effectivement, là où il y a un passage piétonnier, le piéton est permis de circuler.

**M. Lemay** : Parfait. Merci.

**Le Président (M. Iracà)** : Oui, M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve** : Qu'est-ce qu'on fait avec l'îlot, là, qui nous a été rapporté, où il y avait un parc au centre du carrefour?

**M. Fortin (Pontiac)** : ...oublié, celui-là. Donnez-moi une petite seconde, là.

(Consultation)

**M. Fortin (Pontiac)** : La réponse, c'est qu'on n'a jamais trouvé où il était, ce rond-point là en question, on n'a jamais été capables de l'identifier.

**M. Villeneuve** : Existe-t-il? Vous ne l'avez pas trouvé? Qui nous avait apporté cette information-là? C'est quelqu'un qui était... un intervenant, hein?

**M. Fortin (Pontiac)** : Oui, c'était un intervenant, mais...

**M. Villeneuve** : Une intervenante, une intervenante.

**Une voix** : Une personne malvoyante.

**M. Fortin (Pontiac)** : Une personne malvoyante, effectivement.

**M. Villeneuve** : M. le Président... On peut retrouver la personne, lui demander qu'elle nous situe l'endroit, vérifier?

**Le Président (M. Iracà)** : On va le retrouver, oui.

**M. Villeneuve** : On le suspendrait et puis... À moins qu'on finisse aujourd'hui. On l'adoptera peut-être, là, mais...

**M. Fortin (Pontiac)** : ...je ne sais pas comment vous voudriez traiter de cette question-là, quand même, là.

**M. Villeneuve** : Oui, je ne sais pas. Bien, je ne sais pas. Bien là, vous allez annoncer aux gens... s'il existe vraiment, vous allez annoncer aux gens qu'ils vont devoir... On ne peut pas laisser un parc en place, si c'est interdit d'y aller, on va devoir, à mon avis, le démanteler, si tel était le cas, là. Enfin...

**M. Fortin (Pontiac)** : Oui, je comprends ce que vous dites. On pourra continuer, voir si la personne avait un cas bien précis en question et si effectivement ce parc-là est encore en place, là. Je vois mal comment on pourrait, cependant, permettre...

**M. Villeneuve :** Au pire, on l'adopte, et on le rouvrira s'il y a de quoi, là. Il n'y a pas de problème avec ça.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, O.K., ça marche. C'est bon.

**Le Président (M. Iracà) :** Sur consentement, on peut rouvrir, M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Oui, tout à fait, tout à fait. Ça me va très bien.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors...

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Iracà) :** Bien, on va essayer de notre côté aussi, là.

**M. Fortin (Pontiac) :** Tout le monde se met à la tâche.

**Le Président (M. Iracà) :** Nous, on peut peut-être trouver le nom de la personne, Mme la secrétaire. On va essayer de trouver le nom de la personne référée au ministère pour qu'on puisse trouver exactement l'endroit. Et, si elle est à notre écoute, cette personne, nous l'invitons à communiquer avec la secrétaire de la commission.

**M. Villeneuve :** M. le Président, pensons seulement à la fontaine de... ici, en face de l'Assemblée nationale. Ce n'est pas un parc, mais les gens vont là beaucoup, beaucoup, beaucoup, et là ils traversent en plein centre du carrefour.

**M. Fortin (Pontiac) :** Est-ce que c'est un carrefour giratoire? Parce qu'il y a juste deux voies.

**M. Villeneuve :** Ah oui! C'est vrai. Ce n'est peut-être pas dans la définition exacte d'un carrefour giratoire, vous avez raison.

**M. Fortin (Pontiac) :** Bon exemple, là, mais...

**M. Villeneuve :** Non, mais vous avez... On ne peut pas tourner, c'est ça, on ne peut pas.

**Une voix :** Il y a des voies radiales.

**M. Villeneuve :** Oui. O.K. Oui.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, on comprend que le ministère va faire des recherches et...

**M. Villeneuve :** Parce que, là, on risque d'avoir une plainte du président de l'Assemblée nationale, là. M. Chagnon va venir plaider la cause ici.

**Une voix :** ...

**M. Villeneuve :** Oui, c'est ça.

**Le Président (M. Iracà) :** M. le député de Masson, avez-vous trouvé la réponse?

**M. Lemay :** Non, mais j'avais une autre interrogation.

**Le Président (M. Iracà) :** Ah! Allez-y.

**M. Lemay :** Alors, par définition — là, tu sais, je veux juste m'assurer qu'on a bien réfléchi à toutes les possibilités, là — quelqu'un qui arrête avec son véhicule, c'est un... il fait un entretien des fleurs ou, tu sais, de ce qu'il y a dans le carrefour giratoire, qui est bien identifié et tout, puis que, là, il va se rendre dans l'îlot central pour... tu sais, on s'entend que, par définition, ce n'est pas un piéton parce que...

**M. Fortin (Pontiac) :** D'après moi, c'est la même définition qui s'appliquerait d'un travailleur qui viendrait travailler sur une bouche d'égout puis qui circulerait à pied pour s'y rendre, là. Même si la bouche est sur le chemin public, cette personne-là a le droit parce que c'est un...

**M. Lemay :** C'est ça. Parfait, c'est bon.

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est ma compréhension de la chose, là.  
• (16 h 10) •

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, merci. Je suggère que l'on adopte 114. Et, comme le député de Berthier l'a mentionné, s'il faut réouvrir, on le fera de consentement.

**M. Villeneuve :** Mais n'oublions pas de faire la recherche.

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, nous allons effectivement rechercher, comme vous le proposez.

**Le Président (M. Iracà) :** Est-ce que... On l'invite effectivement à communiquer avec la secrétaire de la commission, sans aucun problème, pour qu'on puisse...

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Iracà) :** Exactement. Alors, est-ce que l'article 114, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 114, adopté. 115...

**M. Fortin (Pontiac) :** M. le Président, si vous me permettez, juste en réponse à une question qui avait été posée hier, avant de se rendre à l'article 115, on avait promis l'information, je crois que c'était au député de Berthier, qui nous avait demandé les normes concernant le pavage des accotements, quand elles avaient été adoptées. Les premières normes concernant le pavage des accotements ont été adoptées en 1985. Et, dans les plans d'action ministériels en matière de sécurité publique, des mesures correctives devaient être prises dans le plan 1996-2000 pour l'asphaltage des accotements lorsque l'endroit s'avérait accidentogène. Il y avait eu cible pour pavage d'accotements dans des plans d'action ministériels subséquents également. Voilà.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. À la lecture, s'il vous plaît, pour l'article 115.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. Article 115 : L'article 460 de ce code, modifié par l'article 53 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié :

1° par l'insertion, dans le premier alinéa et après «routier», de «ou un cycliste»;

2° par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

«Le premier alinéa ne s'applique pas à un conducteur d'un véhicule routier et à un cycliste lorsqu'ils croisent un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers sur une chaussée adjacente séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.»

M. le Président, l'article 115 du projet de loi propose des modifications à l'article 460 du code afin d'étendre aux cyclistes l'obligation d'immobiliser leurs véhicules à plus de cinq mètres d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport des élèves lorsque des feux rouges intermittents sont en marche. Il prévoit toutefois une exemption lorsque la chaussée adjacente est séparée par un terre-plein ou un autre dispositif surélevé. Voir la figure 2.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 115, questions, commentaires, interventions? M. le député de Deux-Montagnes...

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, en fait, peut-être juste... On aurait un amendement pour... à présenter, je m'excuse, M. le Président, là, j'ai un amendement à présenter, donc, si vous me le permettez.

**Le Président (M. Iracà) :** D'accord. À ce moment-là...

Je n'ai pas reçu l'amendement, donc je vais suspendre les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 13)*

*(Reprise à 16 h 17)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous sommes à l'article 115, et il y a un amendement à déposer. M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. Remplacer l'article 115 du projet de loi par le suivant :

115. L'article 460 de ce code, modifié par l'article 53 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par l'insertion, après «routier», de «ou un cycliste»;

b) par le remplacement, dans le texte anglais, de «shall not proceed in either direction until» par «shall not meet or pass it until»;

2° par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

«Le premier alinéa ne s'applique pas à un conducteur d'un véhicule routier et à un cycliste lorsqu'ils croisent un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers sur une chaussée adjacente séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.»

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Sur l'amendement en tant que tel, est-ce qu'il y a des interventions, sur l'amendement? M. le député de Berthier? M. le député de Deux-Montagnes?

**M. Villeneuve :** Une question, tout simplement. Je croyais que c'était... Parce que ce que je lis là, c'est... Je croyais que c'était obligatoire, même si c'était un boulevard avec un îlot central, je croyais qu'un autobus scolaire imposait l'arrêt à tous les véhicules. Non? C'est ça?

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, effectivement, s'il y a un terre-plein, ça ne s'applique pas.

**M. Villeneuve :** O.K. Je croyais que... Bon, c'est bien de le savoir.

**M. Fortin (Pontiac) :** M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Je comprends bien la portée de l'amendement. Je profiterais plutôt de l'article pour avoir des éclaircissements sur le projet pilote qui a été proposé au niveau des autobus scolaires notamment. On n'a pas eu l'occasion d'en rediscuter depuis l'annonce de ce projet pilote là. Peut-être nous parler un petit peu du contexte. Parce qu'au niveau des consultations, effectivement, ça avait été évoqué, là, par certains groupes, certains en exprimaient le souhait. On sait que ça se vit du côté de certains États américains, en Ontario notamment. Donc, personnellement, bien heureux qu'on en soit arrivé à l'idée de ce projet pilote là, mais quelle est la force du projet pilote? À savoir, si des commissions scolaires se montrent réticentes, par exemple, est-ce qu'il y a possibilité de contraindre une commission scolaire d'aller de l'avant avec le projet pilote? Bref, juste nous parler un petit peu du contexte. Peut-être que j'aurai des questions par la suite.

• (16 h 20) •

**M. Fortin (Pontiac) :** En fait, le projet pilote traite de l'installation sur 13 autobus, dans plusieurs commissions scolaires... ou, en fait, par plusieurs transporteurs scolaires un peu partout à travers la province de caméras qui également ont un dispositif, si on veut, qui s'apparente à celui des radars installés sur les feux rouges, qui permet de détecter les automobilistes qui ne respectent pas l'obligation de s'arrêter lorsque le feu clignotant et le panneau d'arrêt d'un autobus est en place et donc quand les enfants peuvent traverser la rue.

L'idée étant seulement de recueillir les données, pour l'instant, là, il n'y a aucune force... Donc, le conducteur fautif ne recevra pas un constat pendant le projet pilote, c'est simplement pour nous permettre de recueillir les données, à savoir à quel moment ça se passe davantage, est-ce que ça se passe selon les prévisions que l'entreprise privée nous avait données de par ce qui se passait un peu partout en Amérique du Nord, dans d'autres juridictions où ils opèrent. C'est un projet pilote qui est payé entièrement par la compagnie, donc le ministère n'a aucune charge et les commissions scolaires non plus ou les transporteurs scolaires non plus, mais les données vont nous être acheminées. Et, une fois que les données vont être accumulées, il y aura un comité formé des représentants du ministère, de la SAAQ, des transporteurs scolaires, si je ne m'abuse, des corps policiers également pour analyser les données et faire une recommandation au ministère à savoir si c'est utile de procéder à plus grande échelle.

**M. Charette :** Est-ce que c'est un projet pilote qui serait en vigueur dès la rentrée scolaire?

**M. Fortin (Pontiac) :** Le projet pilote est déjà en vigueur.

**M. Charette :** Donc, c'est déjà...

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est déjà en vigueur. Je crois qu'on s'était donné une période de 45 jours — c'est bien ça, 45 jours? — pour mesurer l'étendue de la situation. Pour moi-même avoir eu la chance de croiser l'entrepreneur en question quelques jours après l'installation des premières caméras, il me disait que, pour le premier autobus sur lequel il a été installé, on pouvait voir environ cinq infractions par jour.

**M. Charette :** Et pour... Vous dites, c'est des données qui seront colligées de votre côté, et il n'y a pas d'objectif de pédagogie à travers ça, en ce sens que les véhicules fautifs, à ce moment-ci, oui, n'auront pas de constat, mais ils ne seront pas non plus informés, là, de l'infraction commise?

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, il n'y a aucune force. C'est vraiment simplement pour colliger les données, pour mieux comprendre ce qui se passe.

À terme, si le gouvernement décidait de procéder avec un projet à plus grande échelle, effectivement, là, on pourrait mettre des dispositifs un peu comme ceux des photoradars, disons, mais également ça nous permettrait de mieux comprendre à quels endroits, par exemple, à quels endroits les autobus scolaires s'arrêtent et il y a plus d'infractions. Donc, peut-être qu'à ces arrêts d'autobus là on pourrait dire qu'il y a des problèmes de visibilité, des problèmes de configuration d'intersection auxquels il faudrait remédier également. Mais, pour l'instant, on est encore dans la toute première période de 45 jours où on veut simplement mieux comprendre ce qui se passe sur le territoire.

**M. Charette :** Et, vous dites, c'est les transporteurs scolaires qui sont responsables, là, de l'implantation de ces appareils sur leurs autobus. Mais est-ce que la commission scolaire du même secteur peut s'opposer? Parce que, pour vous parler d'un exemple bien précis, sur le territoire que je représente, la commission scolaire Seigneurie-des-Mille-Îles s'est montrée très réticente à participer au projet pilote, alors que la compagnie d'autobus elle-même était volontaire. Donc, est-ce que la commission scolaire a un droit de regard ou un droit de veto sur la participation ou non au projet pilote?

**M. Fortin (Pontiac) :** Est-ce que ce à quoi vous faites référence, c'est un cas réel où la commission scolaire s'est opposée ou c'est un exemple que vous me faites, là?

**M. Charette :** Ça, c'est un cas réel, effectivement, dans mon secteur.

**M. Fortin (Pontiac) :** Ah! O.K. Il faudrait vérifier. Honnêtement, je...

**Une voix :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, effectivement. Le ministère et l'entreprise se sont entendus avec les transporteurs scolaires. Il n'y a pas eu de vérification auprès... À ma connaissance, là. C'est ça, le transporteur était celui qui devait communiquer avec la commission scolaire. C'est le premier cas dont j'entends... sur les 13 autobus en question, là. On pourra voir, à plus long terme, si jamais on reprend le projet, comment on s'y prend. Mais je comprends que tout ce qu'on voulait faire, c'était pour une courte période, mieux comprendre ce qui se passe.

Mais j'entends bien la discussion et le point que le député apporte, de corriger la situation, si on le fait à plus grande échelle, et peut-être d'avoir des communications plus importantes avec la commission scolaire à savoir, un, ce qu'on veut faire avec l'information mais, deux, ce que ça peut apporter en termes de sécurité additionnelle pour les enfants de cette commission scolaire là.

**M. Charette :** Actuellement, la commission scolaire n'a pas de droit de veto comme tel sur...

**M. Fortin (Pontiac) :** Ma compréhension, c'est que, l'équipement de la compagnie étant installé sur l'autobus, qui appartient au transporteur scolaire de la commission scolaire, nous, on ne l'a pas consultée, au ministère des Transports, on se fait sur le transporteur scolaire. Mais non, effectivement, elle n'avait pas de droit de veto, parce que ce n'est pas de l'équipement qui lui appartient.

**M. Charette :** Et, à partir du moment où la période pour colliger ces informations-là, elle est terminée, à partir du moment où on convient qu'il y a une réelle problématique et qu'on souhaiterait implanter un service semblable à celui que l'on retrouve en Ontario ou dans d'autres États américains, est-ce que ça nécessiterait un amendement au projet de loi? Est-ce que c'est à travers un règlement? Et, s'il faut, justement, passer par une mesure législative, est-ce qu'on peut déjà la prévoir dans l'étude du présent projet de loi?

**M. Fortin (Pontiac) :** Je vous avoue qu'on n'a pas eu la discussion par rapport au projet de loi présent, parce qu'on est encore dans le projet pilote puis on n'a pas vu les données. Tu sais, on a eu un aperçu somme toute très sommaire de ce que le propriétaire de l'entreprise nous a pu dire, mais je n'ai pas eu la discussion moi-même.

On m'indique à l'instant qu'effectivement ça prendrait probablement une modification au Code de la sécurité routière

**M. Charette :** On peut peut-être poursuivre...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, bien, en fait, c'est une bonne recommandation que vous faites... ou une bonne question que vous posez, M. le député, là. Je comprends que, la première indication, on pense que peut-être il y aurait une modification qui serait nécessaire. On pourra faire les vérifications appropriées, là, cet après-midi, ce soir, voir si éventuellement, si on décidait d'aller de l'avant avec un projet à plus grande échelle, on pourrait un peu introduire une provision comme celle que le député de Berthier avait proposée par rapport aux pneus, donnant le pouvoir au ministre de procéder.

**M. Charette :** C'est ce que j'allais vous proposer. Étant donné qu'on ne joue pas dans cette loi-là régulièrement, ce sont des lois qui ont une portée sur le long terme, ce serait peut-être sage de prévoir cette marge de manoeuvre là pour éventuellement nous permettre d'agir. Parce que, bon, 45 jours, c'est relativement bref, mais, si on se fie à la vitesse de nos travaux et à la bonne collaboration de tous, on risque d'avoir fini l'étude du projet de loi à ce moment-là. Et, si on veut un projet qui soit effectif, par exemple, dès la rentrée scolaire prochaine parce que le projet pilote aurait été concluant, il faudrait voir... il faudrait que vous ayez la latitude nécessaire, là, pour pouvoir agir.

Donc, on se dit quoi? Est-ce que d'ici les prochaines heures on...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, on va mesurer exactement ce qui aurait besoin d'être fait à l'intérieur du Code de la sécurité routière. Demain, on pourra avoir en notre possession un amendement ou un rapport nous disant exactement ce qu'on aurait besoin de modifier à l'intérieur du code. Mais je vous remercie, M. le député. C'est exactement ce pour quoi on a une commission parlementaire comme celle-là.

**M. Charette :** C'est gentil. Merci à vous.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, toujours sur l'amendement, article 115. S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 115 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. Sur l'article 115, est-ce qu'il y a des interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 115, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 116. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. Je lis le texte et je proposerai un amendement par la suite.

L'article 474 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après le deuxième alinéa, du suivant :

«Aucune signalisation prescrite par le premier alinéa n'est nécessaire lorsque :

«1° l'équipement dont l'extrémité excède l'arrière du véhicule routier est un système aérodynamique conforme aux normes établies par un règlement;

«2° l'extrémité du chargement est constituée d'un véhicule de promenade muni à l'arrière de réflecteurs et n'excède pas de plus de 1,2 mètre l'arrière d'un véhicule routier conçu pour transporter au moins trois véhicules de promenade ou d'un ensemble de véhicules routiers conçu à cette fin.»;

2° par le remplacement, dans le dernier alinéa, de «troisième et cinquième» par «quatrième et sixième».

M. le Président, l'article 116 du projet de loi propose une dérogation à l'article 474 du code en vue d'une harmonisation nord-américaine pour deux situations dans le secteur du camionnage, dans le respect du Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules.

La première situation vise à permettre l'usage d'un système aérodynamique — figure 1 — conforme à la norme 223 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada, modifié depuis le 6 octobre 2012. Les normes prévues dans l'arrêté ministériel du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports concernant l'usage d'un tel système — chapitre C-24, r. 43.1 — continueront de s'appliquer jusqu'en avril 2021 ou jusqu'à la prise du nouveau règlement.

La deuxième situation vise à permettre qu'une automobile excède l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules sans excéder 1,2 mètre — figure 2. Cet excédent est permis partout ailleurs... est permis ailleurs en Amérique du Nord. Et Transports Canada exige des réflecteurs à l'extrémité de l'automobile. Le contrôle routier a rapporté que cette situation n'a pas eu d'impact sur la sécurité des usagers de la route depuis 2010.

Pour l'amendement, M. le Président...

**Le Président (M. Iracà) :** Oui. À la lecture, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Remplacer, dans le texte anglais du paragraphe 1° du troisième alinéa de l'article 474 du Code de la sécurité routière proposé par l'article 116 du projet de loi, «rules» par «standards».

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Questions, commentaires sur l'amendement strictement? S'il n'y a pas d'intervention sur l'amendement... M. le député de Masson, je vous laisse du temps un petit peu?

**M. Lemay :** On discutait justement de l'amendement... de l'article, en fait, puis... Mais finalement on n'aura pas d'intervention, désolé.

**Le Président (M. Iracà) :** Sur l'amendement à l'article 116, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

• (16 h 30) •

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 116. Questions, commentaires, l'article 116? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 116, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 117. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Article 117 : L'article 478 de ce code est remplacé par le suivant :

«478. Nul ne peut conduire une motocyclette ou un cyclomoteur :

«1 ° entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës;

«2 ° entre le bord de la chaussée et un autre véhicule circulant dans la même voie;  
«3 ° entre un véhicule circulant dans la même voie et un véhicule stationné à [gauche] ou à [droite] de celle-ci.  
«Le paragraphe 1 ° du premier alinéa s'applique au cycliste, [...]lorsque la voie sur laquelle il circule est contiguë à une voie réservée à l'exécution du virage à droite.»

M. le Président, l'article 117 du projet de loi propose de modifier l'article 478 du code afin de préciser d'autres cas où la circulation interfile est interdite aux motocyclettes et aux cyclomoteurs.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 117. Questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 117 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 118. À la lecture, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 118 : L'article 479 de ce code est remplacé par le suivant :  
«479. Nul ne peut conduire sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée de 125 cm<sup>3</sup> ou moins ou d'un moteur électrique d'une puissance nominale de 11 kW — j'imagine — ou moins, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé.»

M. le Président, l'article 118 du projet de loi ajoute aux véhicules déjà visés par l'interdiction de circuler sur des chemins à accès limité ou sur leurs voies d'entrée ou de sortie les motocyclettes munies d'un moteur électrique d'une puissance nominale de 11 kilowatts ou moins.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. 118. Questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Non, bien, je regardais ça puis je me disais : Comment peut-il se retrouver dans la sortie si... Enfin, je comprends qu'il faut le préciser, mais, s'il n'a pas le droit à l'accès, donc il peut difficilement se retrouver à la sortie. Enfin...

**Le Président (M. Iracà) :** Nous ne sommes pas au premier dédoublement.

**M. Villeneuve :** Ça va.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, 118, questions, commentaires? Ça va? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 118 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 118, adopté. 119. M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Article 119 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 483, du suivant :  
«483.1. Nul ne peut transporter dans une caisse adjacente à une motocyclette un enfant dont la taille est inférieure à 145 cm ou qui est âgé de moins de neuf ans.»

M. le Président, l'article 119 du projet de loi introduit l'article 483.1 au code afin qu'aucun enfant de taille inférieure à 145 centimètres, soit quatre pieds et neuf pouces, ou âgé de moins de neuf ans ne puisse être transporté dans une caisse adjacente à une motocyclette.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 119. M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Oui, merci, M. le Président. En fait, on a eu plusieurs groupes qui sont venus nous voir, des commentaires que la commission, elle a reçus aussi avec des images explicatives, concernant cet article, certains sont même venus me rencontrer à mon bureau de circonscription pour me parler de cet article, et, en fait, on comprenait mal pourquoi, suite aux documentations qui ont été reçues à la commission... pourquoi est-ce qu'on maintenait cet article-là. J'aurais cru que le ministre aurait proposé un amendement ou serait revenu sur sa position.

Mais, en fait, le ministre doit comprendre que je ne suis pas en faveur de cet article. Et, s'il pouvait avoir des précisions supplémentaires qu'il pouvait apporter pour justifier sa position, ce serait apprécié, parce qu'à la lecture de toute la documentation fournie à la commission sur cet article-là spécifique je crois qu'on devrait soit le retirer ou avoir un amendement qui formulerait d'une façon différente.

Moi, j'en ai un exemple, d'amendement. Je n'en ferai pas la lecture tout de suite, je vais attendre les explications du ministre en premier, mais...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. Merci, M. le député. Effectivement, pour nous, il s'agit d'une question de sécurité. On n'a pas trouvé de scénario où, selon nous et selon les experts qui sont avec moi aujourd'hui, là, il est sécuritaire pour un enfant de circuler dans une caisse adjacente à une motocyclette. Les caisses adjacentes aux motocyclettes ont très peu de standards en matière de sécurité, ne sont certainement pas adaptées à un enfant. Je pense qu'à travers les dispositions

actuelles du Code de la sécurité routière on se donne toutes les précautions nécessaires pour s'assurer que nos enfants sont en sécurité à l'intérieur des véhicules automobiles, je me verrais bien mal avoir des standards moins élevés pour les caisses adjacentes à une motocyclette.

Mais, si vous voulez plus de détails, je me permettrai de céder la parole à l'expert en la question, qui est avec nous aujourd'hui.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, M. l'expert, je vais vous demander de vous identifier, ainsi que votre titre, après que j'aie eu le consentement du député de Deux-Montagnes. Ça va? Merci. La parole est à vous, M. l'expert.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Merci, M. le Président. Je suis Gaétan Bergeron, directeur de l'expertise et de la sécurité des véhicules à la Société de l'assurance auto du Québec.

Ce qui a motivé la société à proposer cet article au ministre, dans le fond, c'est que, comme le ministre l'a dit, un side-car, pour parler en termes communs, là, une caisse adjacente, un side-car n'a pas de normes de fabrication. Donc, certains peuvent être fabriqués avec des ceintures, mais on ne sait pas s'ils sont testés, et, s'ils sont testés, on ne sait pas en vertu de quelles normes, contrairement à un véhicule automobile.

Et, on a vu, vous avez adopté plus tôt les nouvelles mensurations, les nouveaux paramètres qui fait qu'un enfant doit être dans un siège adapté dans un véhicule. Donc, nous, on se dit, le gros bon sens, le même enfant, si on l'assoit dans une automobile... Il doit être dans une automobile qui rencontre des normes, il est dans un siège qui est normé aussi, qui tient avec des ancrages normés et il est attaché là-dedans pour sa sécurité. De mettre le même enfant dans un side-car, qui ne rencontre... qui souvent n'a pas de ceinture de sécurité, qui n'a pas de normes, qui n'a aucune zone de déformation en cas d'impact, on trouve que ce n'est pas raisonnable.

Et on a à l'occasion, nous, des appels de gens qui nous disent : J'ai un enfant qui est trop petit pour l'asseoir sur le siège de la moto en arrière de moi, mais je voudrais le mettre dans un side-car, est-ce que je peux? Actuellement, on est obligés de dire que ce n'est pas illégal, mais on essaie d'expliquer aux gens que ce n'est peut-être pas sécuritaire de le faire.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Merci pour les précisions, c'est apprécié. Mais en même temps ça génère d'autres questions.

On est sur une moto. Actuellement, les règles, que dictent-elles pour un enfant qui est derrière le conducteur ou la conductrice de la moto? Est-ce qu'il y a un poids minimal? Est-ce qu'il y a un âge minimal? Est-ce qu'il y a... Cet enfant-là, qui a 145 centimètres et qui est âgé de neuf ans, peut-il être tout simplement... simplement accroché au dos de son père ou de sa mère? Est-ce que c'est actuellement permis?

**Le Président (M. Iracà) :** Oui, allez-y, M. Fournier.

**Une voix :** Bergeron.

**Le Président (M. Iracà) :** M. Bergeron. Excusez-moi.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Oui, M. le Président. Il n'y a pas de norme pour... Il n'y a pas d'âge minimum ou de grandeur minimum pour être passager ou conducteur d'une moto. Ce que les fabricants disent et ce que nous, on recommande, Transports Canada aussi, dans le fond, c'est qu'il faut que la personne soit capable de se mettre les pieds sur les repose-pieds de façon sécuritaire et qu'elle ait assez de force pour se retenir.

Dans le cas d'un enfant, un des problèmes qu'on a aussi dans le side-car, c'est le poids du casque qui, pour un jeune enfant, un très jeune enfant, peut créer des problèmes, là, pour... qui pourrait blesser le cou.

Mais, pour répondre à votre question, il n'y a pas... ce qu'il faut, c'est que l'enfant soit capable d'avoir les pieds sur le repose-pied et d'avoir assez de tonus, assez de force pour se retenir soit après les poignées qui sont après la moto ou après le conducteur.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. Bergeron. Alors, M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Je ne voulais pas vous piéger avec la question, mais je connaissais la réponse. C'est juste pour illustrer. Si, au niveau d'un side-car, il y a des problématiques en matière de sécurité, il n'y a pas de caisson de déformation ou de mesures suffisantes, si l'enfant est tout simplement accroché au dos de son parent, on peut s'entendre que le risque est d'autant plus élevé, en quelque sorte. Il n'y a pas non plus de garanties qui peuvent être apportées comme un siège d'auto dans une voiture, on s'entend que le degré de protection n'est pas du tout, du tout le même au niveau des voitures que des motos.

Et vous n'y voyez d'incohérence? En fait, on menace peut-être encore davantage la sécurité de l'enfant s'il est simplement accroché au dos de son parent que s'il était assis de façon latérale à la motocyclette ou au véhicule en question.

• (16 h 40) •

**M. Fortin (Pontiac) :** En fait, la réponse, et M. Bergeron pourra évidemment rajouter, là, mais la réponse à la question que vous posez, je pense que M. Bergeron y a répondu dans sa première réponse quand il dit : On a des parents qui viennent nous voir et qui disent : Mon enfant est trop petit pour être sur le siège arrière, on aimerait le mettre dans la caisse adjacente. Donc, effectivement, on peut renverser la situation que vous décrivez et dire qu'il y aurait des enfants

très petits, là, tu sais, je pense à ma fille de cinq ans, là, on fait référence à nos enfants depuis le début des travaux, là, mais je pense à ma fille de cinq ans, qui de toute évidence ne rejoint pas les pédales, là, sur n'importe quelle motocyclette que moi, je connais, elle ne rejoint pas les pédales, puis je serais très inconfortable de la laisser s'agripper à moi autour d'une motocyclette, mais c'est certain que je ne serais pas plus confortable de la voir dans un caisson juste parce qu'elle ne remplit pas les exigences de la motocyclette.

Donc, je pense que, si on se donne des standards pour s'assurer que nos enfants sont en sécurité dans le véhicule automobile, il faut s'assurer, quand l'enfant est assis dans un caisson, également que ce même standard là s'applique. Mais M. Bergeron pourra terminer.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Bien, j'ai les mêmes arguments que vous, M. le ministre. Dans le fond, l'enfant qui est sur le siège... ou n'importe quel occupant d'une moto, on s'entend que ce n'est pas le véhicule qui offre le plus de sécurité, mais... Il ne faut pas niveler par le bas. Dans le fond, c'est que c'est le véhicule qui offre le moins de sécurité. Mais, pour un adulte, pour quelqu'un qui a une constitution normale, qui a fini de se développer, avec le casque, avec des vêtements appropriés, ça offre quand même une certaine protection. On est projeté, on ne reste pas attaché ou pris dans le véhicule, et l'équipement nous protège. Donc, l'enfant qui est assez grand pour être sur le siège du passager et de se tenir, il est moins en sécurité que dans une automobile, mais il reste que, là, il circule en moto, et c'est au parent à décider s'il veut... s'il juge que le risque en vaut la peine ou pas.

Pour ce qui est de le mettre dans le side-car, comme M. le ministre l'a mentionné, souvent c'est que c'est la solution de remplacement au fait que l'enfant n'est pas capable de se tenir sur la moto, et les gens veulent l'amener dans le side-car. C'est ça qu'on n'aime pas, là. C'est ça, dans le fond, qu'on essaie d'éviter, pour ne pas que cet enfant-là... Qui devrait porter un casque pour le protéger, mais, dans ce cas-là, le casque peut peut-être le blesser, parce que le casque représente un poids que son cou n'est peut-être pas capable de supporter.

Et, les side-cars, souvent, dans le fond, il y a des repose-pieds, il peut y avoir des poignées pour s'agripper, mais souvent l'enfant n'est même pas capable... c'est trop loin pour lui, de retenir ça. Donc, en cas d'impact, il est projeté sur le devant du side-car, sur la structure. Et j'ai vu des gens qui avaient mis une ceinture pour retenir l'enfant, mais, en cas d'impact, à ce moment-là, l'enfant allait carrément se frapper le front sur le devant du side-car.

Donc, est-ce qu'il est plus en sécurité sur une moto où il serait projeté? Bon, on ne fera pas de test pour le savoir, mais je pense que, quand on est sur la moto, on est sur la moto et on sait qu'on fait de la moto, on est sur l'équipement... sur le véhicule qui est peut-être le moins sécuritaire, mais, le side-car, il ne faut pas que ça devienne la solution de remplacement.

**Le Président (M. Iracà) :** M. le député.

**M. Charette :** ...des questions de précision pour comprendre la portée de cet... pas de cet amendement-là mais de cet article-là. Actuellement, vous dites, l'enfant doit pouvoir déposer ses pieds sur les pédales. Quelles sont les sanctions qui sont prévues si jamais il y a un motocycliste qui se fait intercepter avec un enfant à l'arrière qui manifestement n'est pas suffisamment grand pour être sur la motocyclette?

**M. Bergeron (Gaétan) :** ...vérifie, mais je ne suis pas sûr... je ne pense pas qu'il y ait une infraction, parce que, comme je vous mentionnais, il n'y a pas d'âge minimum. Il y a ce critère-là qui est celui que le fabricant donne, le fabricant de la moto donne lui-même. Ultiment, un policier qui verrait quelqu'un transporter un enfant dont les pieds ne touchent pas aux pédales et qui a de la misère à se tenir pourrait intervenir et donner une infraction en vertu de 327, qui est vitesse excessive et comportement dangereux, quelque chose comme ça, là. Parce qu'on a même posé la question aux autres provinces, sur les side-cars et les enfants, et il y a des provinces qui nous ont répondu que, s'ils voyaient un enfant vraiment trop jeune dans un side-car, les policiers, eux, donneraient une infraction de ce genre-là, c'est-à-dire...

**M. Charette :** ...réglementation parce qu'on jugerait que la sécurité de l'enfant, là, serait mise à mal. Et est-ce que... Justement, si on regarde au niveau des autres législations, des autres provinces canadiennes, est-ce qu'il y a d'autres provinces qui ont retenu une restriction semblable à celle qui est proposée ici?

**M. Fortin (Pontiac) :** Peut-être, avant que M. Bergeron réponde à ça, en réponse à votre question précédente, c'est qu'il y a une amende, effectivement, si un enfant ne rejoint pas les pédales — pour le conducteur, pas pour l'enfant, là, évidemment, là — qui est de 30 \$ à 60 \$, mais qui sera portée jusqu'à 60 \$ à 120 \$.

**M. Charette :** Dans un article subséquent?

**M. Fortin (Pontiac) :** Exact.

**M. Charette :** D'accord. Parfait. Et donc, si on regarde les autres provinces canadiennes, est-ce que d'autres ont adopté une restriction semblable à celle-ci?

**M. Bergeron (Gaétan) :** Non, à ma connaissance non, mais ils ont le même malaise que nous, si vous voulez. Dans le fond, c'est pour ça que certaines provinces ont répondu que, s'il voyait un enfant vraiment trop jeune dans un side-car, où le policier jugerait que l'enfant n'est pas en sécurité, il pourrait utiliser un article général pour dire qu'il y a une infraction, que la personne a commis un acte dangereux, un acte mettant la sécurité de l'enfant en danger.

**M. Charette** : Et on parlait ce matin... je peux sembler m'éloigner un peu, mais on parlait des pneus d'hiver pour les véhicules lourds, ce matin, comme quoi il n'y avait pas d'homologation actuellement au Canada, mais qu'il y avait des homologations semblables reconnues sur le côté de l'Europe. Est-ce que vous savez si dans d'autres marchés il y a des side-cars qui ont réussi à être homologués suffisamment sécuritaires pour permettre, justement, la présence d'enfants ou ce n'est pas du tout...

**M. Bergeron (Gaétan)** : Non. Le problème, c'est que le side-car, ce n'est pas un véhicule, c'est un équipement qu'on met sur un véhicule. Donc, tant les gouvernements en Europe qu'en Amérique vont homologuer la moto, ont des normes pour la moto, mais, le side-car, qui est un équipement, il n'y a pas de norme pour ça.

Ce qu'on a trouvé en Europe, quand on fait une recherche sur enfant et side-car, ils se posent les mêmes questions que nous autres. Il y a des médecins qui se prononcent en disant qu'à partir de tel âge ça ne devrait pas avoir lieu parce que c'est dangereux, mais, dans le fond, ils réfèrent au gros bon sens des parents.

**Le Président (M. Iracà)** : M. le député de Masson, vous vouliez poser une question?

**M. Lemay** : Bien, en fait, je comprends les préoccupations qui sont avancées par la SAAQ et... mais, en fait, je crois qu'on pourrait peut-être trouver un terrain d'entente avec une proposition d'amendement. Je me proposerais à la lecture.

**Le Président (M. Iracà)** : Bien, avant de faire la lecture, si vous me permettez, M. le député de Masson, je vais prendre la... je vais suspendre, faire des copies. Les gens vont pouvoir suivre en même temps que vous en faites la lecture, ça va être plus facile.

Alors, je suspends les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 47)*

*(Reprise à 16 h 56)*

**Le Président (M. Iracà)** : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous étions à l'article 119 avec le dépôt d'un amendement par le député de Masson. Alors, M. le député, à la lecture, s'il vous plaît, pour l'amendement.

**M. Lemay** : Oui, parfait. Donc, modifier l'article 483.1 introduit par l'article 119 du projet de loi en introduisant un deuxième alinéa qui se lirait ainsi :

«Pour l'application du premier alinéa, le ministre peut par règlement définir les normes et conditions d'utilisations spécifiques afin d'autoriser le transport dans une caisse adjacente à une motocyclette un enfant dont la taille est inférieure à 145 cm ou qui est âgé de moins de neuf ans.»

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. Est-ce que vous vouliez ajouter davantage d'explications avant que je passe la parole à d'autres collègues? Oui? Allez-y.

**M. Lemay** : Donc, l'objectif visé par cet amendement, c'est de pouvoir... le ministre pourrait définir d'utiliser une norme qui existe et dire : Bon, bien, telle norme serait une norme pour laquelle on pourrait autoriser un enfant de moins de 145 centimètres ou qui est âgé de moins de neuf ans, ou il pourrait aussi, par règlement, définir des conditions d'utilisation spécifiques, ce qui veut dire que, par exemple, une caisse adjacente qui serait... il pourrait spécifier... je vous donne des exemples, mais il pourrait dire : Si la caisse adjacente est spécifiquement conçue pour des enfants de moins de neuf ans, qui comporte des ceintures avec des attaches cinq points coussinés pour la tête, peu importe... tu sais, il pourrait mettre toutes les conditions de sécurité qu'il désire dans son règlement, et qu'un constructeur décide de faire la construction qui répond aux normes et aux conditions d'utilisation, à ce moment-là on pourrait avoir de la sécurité.

Vous savez, il y a des développements technologiques qui sont faits, au fil des ans, on a des nouveaux matériaux qui sont utilisés, on n'a juste à penser à la fibre de carbone, qui sont utilisés notamment dans les formules 1, où c'est qu'il y a beaucoup de recherches qui sont faites année après année, qu'on pourrait justement prendre en considération les avancées technologiques qui ont été faites dans les dernières années et peut-être pouvoir spécifier des conditions d'utilisation spécifiques, ce qui ferait en sorte que l'objectif visé, d'avoir la sécurité des enfants, serait retenu. Et là c'est le ministre qui pourrait le prendre par règlement, spécifier exactement ce qu'il en est.

Je prends un autre exemple, M. le Président. Lorsque... Moi, ça m'est arrivé, je me suis acheté... puis il y a plusieurs compagnies qui existent, mais moi, j'ai utilisé la marque Chariot, que j'ai achetée pour transporter en arrière de mon vélo mon enfant, mon fils. Je pouvais aussi faire du patin à roues alignées, il était hybride, si on veut. Mais, à ce moment-là, il y avait certains dispositifs qui étaient faits, là, il y avait une petite ceinture de sécurité adaptée, il y a des chariots simples, des chariots doubles, tu sais, vous savez, c'est un exemple, qui est conçu notamment pour les enfants. Donc, ça peut exister, comme on dit, des side-cars, si on veut, des caisses adjacentes qui sont conçues spécifiquement pour des enfants en bas âge.

Donc là, je crois qu'avec cet amendement le ministre aurait toute la latitude de prendre le temps nécessaire pour réfléchir et éventuellement arriver avec un règlement qui pourrait permettre l'utilisation.

• (17 heures) •

**Le Président (M. Iracà)** : Merci, M. le député de Masson. D'autres interventions? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Oui, merci, M. le Président. Bon, j'écoute les arguments qu'apporte mon collègue, je ne vais pas les prendre un par un, mais, en formule 1, c'est plutôt rare qu'on fait des rencontres face à face, ce qui est peut-être le cas sur nos routes, malheureusement, trop souvent.

Quant au fait de permettre de pouvoir embarquer un enfant de 145 centimètres et moins et de neuf ans et moins dans un... moi, j'appelle ça un side-car, excusez, mais un caisson adjacent, vous savez, on a fait des avancées extraordinaires au niveau des véhicules automobiles, depuis les 20 dernières années et même plus, pour assurer une protection accrue des personnes à bord du véhicule, et plus particulièrement au niveau des enfants, et honnêtement je nous vois mal, aujourd'hui, donner un pouvoir au ministre pour qu'il puisse éventuellement permettre que ce soit possible, un enfant en bas de neuf ans — est-ce que c'est huit ans, je ne sais pas, mais, bon, là, dans ce qu'on a, le texte qu'on a devant nous, c'est neuf ans — et 145 centimètres et moins. Alors, pour tous les efforts qu'on a pu faire pour protéger les... Et, la construction des habitacles, le député a tout à fait raison, M. le Président, quant à la construction même des habitacles, où il y a eu beaucoup d'avancées, mais on s'entend qu'on ne peut pas comparer une formule 1 avec un simple petit habitacle qui est un caisson à côté d'une moto dans une circulation où les deux sens existent, là. Et, pour toutes ces raisons et bien d'autres, pour ma part, je voterai contre la proposition de mon collègue.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Berthier. D'autres commentaires? M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Merci, M. le Président. Je vous avoue qu'après avoir entendu les arguments du député de Masson et ceux du député de Berthier ma proposition ressemble beaucoup plus à celle du député de Berthier. Je me vois mal, aujourd'hui, et c'est peut-être un peu bizarre d'entendre ça de la part du ministre des Transports, mais donner davantage de pouvoir au ministre afin de définir des normes par lesquelles un enfant pourrait circuler dans une caisse adjacente à une motocyclette. Le député de Berthier y faisait référence, on a fait tellement d'avancées, tant au niveau du Code de la sécurité routière, pour protéger davantage les enfants, que les manufacturiers en ont fait au niveau des innovations technologiques pour protéger davantage les enfants, je nous vois mal, aujourd'hui, adopter un amendement par lequel je ne vois aucune amélioration de la sécurité de nos enfants lors de leurs déplacements. Donc, comme le député de Berthier, pour cette raison-là, je voterai contre l'amendement proposé par le député.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions en lien avec l'amendement déposé par le député de Masson? M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Bien, c'est une vision que le ministre et le député de Berthier... que je ne partage pas, parce que je crois que c'est possible, technologiquement, de faire des avancées dans le domaine des caisses adjacentes et de concevoir sur mesure une caisse adjacente qui répondrait aux objectifs visés, qui est la protection du passager. Je crois qu'on aurait pu très bien adopter cet amendement, qui nous aurait permis de réfléchir dans le temps, dans le futur, à quelles normes, quelles conditions d'utilisation qu'on voudrait avoir et de s'assurer d'avoir une conception faite sur mesure.

Je peux comprendre qu'il y a des caisses adjacentes qui datent de plusieurs années qui ne répondent pas aux réalités de 2018, mais faisons l'exemple d'une caisse que l'on développerait spécifiquement pour ça, en 2018. Avec les matériaux et les technologies, les percées technologiques, justement, qu'on a faites au cours des dernières années, on pourrait arriver avec quelque chose qui serait d'autant plus avantageux pour un enfant, notamment, qui a moins de neuf ans ou qui est inférieur à 145 centimètres et qui viendrait répondre aux préoccupations.

Présentement, un enfant de six ans, qui peut s'asseoir derrière son parent et qui touche au marchepied est en mesure... on est en mesure de le faire. Donc, tu sais, ça pourrait être aussi de dire : Si l'enfant sur la motocyclette répond aux conditions du fabricant, qui est d'avoir les pieds sur le marchepied, puis là on met toutes nos autres conditions, on arrive éventuellement avec une caisse adjacente qui est conçue spécifiquement pour cette condition-là. Et puis, si ça fait du sens, à ce moment-là, pour le parent d'acheter cette caisse adjacente ou de l'avoir certifiée, bien, moi, je ne vois pas pourquoi qu'on viendrait encore déterminer que la seule façon de faire, c'est d'être en arrière d'un parent, alors qu'il me semble, à ce moment-là, que la sécurité de l'enfant serait accrue dans une caisse adjacente.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors... Merci, M. le député de Masson. Est-ce qu'il y a d'autres interventions en lien avec l'amendement déposé par le député de Masson? Oui, M. le député de Masson.

**M. Lemay :** Bien, je proposerais de suspendre l'article pour que le ministre puisse réfléchir davantage, s'il le désire. Je lui fais cette proposition.

**Le Président (M. Iracà) :** Est-ce que, M. le ministre, vous avez de l'ouverture à suspendre ou non l'article?

**M. Fortin (Pontiac) :** Je vous avoue que les conversations qu'on a eues, tant à micro fermé qu'à micro ouvert, pour moi, semblent avoir fait le tour du dossier. On a eu les bonnes conversations avec les gens du ministère, les gens de la SAAQ également pour voir ce qui était possible, ce qui était faisable, ce qui se fait ailleurs, ce que Transports Canada a comme normes également. Pour moi, là, je pense qu'on a fait le tour de la question. Je vous avoue que mon idée est pas mal faite. Et, comme je le disais, je vois mal comment on peut donner le pouvoir au ministre de permettre sous quelque condition d'utilisation spécifique à un enfant de circuler dans une caisse adjacente d'une motocyclette.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, sur l'amendement, est-ce qu'il y a d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement est adopté ou rejeté?

**Une voix** : ...

**Le Président (M. Iracà)** : Par appel nominal. Mme la secrétaire.

**La Secrétaire** : ...

**Le Président (M. Iracà)** : Non, allez-y, allez-y.

**La Secrétaire** : O.K. Parfait. Donc, M. Charette (Deux-Montagnes)?

**M. Charette** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Fortin (Pontiac)?

**M. Fortin (Pontiac)** : Contre.

**La Secrétaire** : M. Bolduc (Mégantic)?

**M. Bolduc** : Contre.

**La Secrétaire** : M. Bourgeois (Abitibi-Est)?

**M. Bourgeois** : Contre.

**La Secrétaire** : M. Habel (Sainte-Rose)?

**M. Habel** : Contre.

**La Secrétaire** : M. Simard (Dubuc)?

**M. Simard** : Contre.

**La Secrétaire** : M. Villeneuve (Berthier)?

**M. Villeneuve** : Contre.

**La Secrétaire** : M. Iracà (Papineau)?

**Le Président (M. Iracà)** : Abstention. Alors, le total, Mme la secrétaire?

**La Secrétaire** : 1 pour, 6 contre, 1 abstention.

**Le Président (M. Iracà)** : Amendement rejeté.

Je suspends la commission quelques instants pour nous permettre d'aller voter au salon bleu.

*(Suspension de la séance à 17 h 6)*

*(Reprise à 17 h 25)*

**Le Président (M. Iracà)** : Nous allons reprendre nos travaux. Lors de la pause, nous étions à l'article 119, suite à l'amendement déposé par le député de Masson, qui avait été... l'amendement avait été rejeté.

Alors, sur l'article 119 comme tel, est-ce qu'il y a des commentaires ou des interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 119 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**Le Président (M. Iracà)** : 119, adopté sur division. 120. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac)** : Merci. Article 120 : L'article 484 de ce code est modifié :  
1° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant :

«Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit de plus porter une protection visuelle lorsque son casque protecteur n'est pas muni d'une visière et qu'il circule dans une zone où la limite de vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h.»;

2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après «casque protecteur», de «et de leur protection visuelle»;

3° par la suppression du troisième alinéa.

M. le Président, l'article 120 du projet de loi modifie l'article 484 du code en obligeant le conducteur de motocyclette ou de cyclomoteur à porter une protection visuelle lorsqu'il circule dans une zone de plus de 50 kilomètres-heure et à permettre à un agent de la paix, sur demande, de procéder à l'examen de celle-ci.

Dans le but de regrouper ensemble les dispositions pénales, il supprime l'interdiction pour le conducteur de motocyclette ou de cyclomoteur de conduire son véhicule lorsqu'il a un passager de moins de 16 ans qui ne porte pas de casque protecteur, laquelle est reportée à l'article 510 du code, qui est modifié en ce sens par l'article 139 du projet de loi.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. 120, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 120 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 121. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 121 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 484, des suivants :

«484.1. Le propriétaire d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur ne peut conduire ou laisser conduire son véhicule si le niveau sonore du système d'échappement de celui-ci excède la valeur établie par règlement.

«484.2. Le niveau sonore du système d'échappement d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur peut être mesuré selon la méthode prescrite par règlement à l'aide d'un sonomètre conforme aux normes techniques et d'entretien déterminées par règlement du gouvernement et utilisé par un agent de la paix qui a suivi avec succès une formation reconnue par la société.

«Le niveau sonore mesuré dans les conditions prévues au premier alinéa fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire, de son exactitude.

«484.3. Lorsqu'il en est requis par un agent de la paix, le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit conduire le véhicule à l'endroit indiqué, pourvu que celui-ci ne soit pas situé à une distance de plus de 15 km du lieu d'interception, et doit, conformément aux ordres d'un agent de la paix, aider à la prise de mesure du niveau sonore du système d'échappement du véhicule de la manière prévue par règlement.»

M. le Président, l'article 121 du projet de loi introduit au code trois nouveaux articles afin de prévoir les mesures nécessaires prévues dans le cadre du projet pilote relatif au contrôle du niveau sonore du système d'échappement d'une motocyclette et d'un cyclomoteur et de l'arrêté ministériel qui permet d'approuver les sonomètres utilisés dans le cadre de ce projet pilote, lequel se termine le 16 mai 2018.

Plus précisément, à l'article 484.1 du code, il est interdit au propriétaire d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur de conduire ou laisser conduire son véhicule si le niveau sonore du système d'échappement excède la valeur établie dans un règlement pris par le gouvernement. Il prévoit à l'article 484.2 les normes relatives au contrôle du niveau sonore des systèmes d'échappement. Enfin, il prévoit à l'article 484.3 les pouvoirs des agents de la paix pour l'application de ces normes.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Article 121. M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Oui. Quand on dit : Il est interdit de laisser conduire sa motocyclette si on sait que le son excède, finalement, la limite permise, qu'arrive-t-il à la personne qui le fait?

**M. Fortin (Pontiac) :** Le montant prévu pour l'amende est de 200 \$ à 300 \$ dans le cas présent.

**M. Villeneuve :** Donc, l'amende va à la personne qui a prêté tout de même la moto?

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est le propriétaire de la moto en question.

**M. Villeneuve :** C'est le propriétaire qui va devoir assumer...

**M. Fortin (Pontiac) :** Effectivement. Si moi, je fais des modifications à ma motocyclette, je vous la prête, vous vous faites arrêter pour niveau sonore excessif, c'est moi qui vais avoir l'amende.

**M. Villeneuve :** O.K. Est-ce qu'on peut comprendre que, dès qu'on achète une motocyclette, au Québec, en principe, le son est correct?

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui.

**M. Villeneuve :** Donc, c'est toujours dû à des modifications qui ont été apportées par le propriétaire ou que le propriétaire a demandé de faire apporter, ces modifications-là, à sa moto. C'est ce que je comprends.

**M. Fortin (Pontiac) :** Effectivement.

**M. Villeneuve :** Vous vous rappelez, je vous ai parlé, justement, du fait qu'il y a certains endroits, au Québec, je ne sais pas si vous avez fait l'inventaire, mais... En fait, puis là je vais dire quelque chose, j'espère que je ne me trompe pas trop, mais il y a une mauvaise presse qui s'installe au niveau des motocyclettes, au Québec, qui malheureusement n'est causée que par très peu d'individus. Et, moi, en fait, les gens m'ont interpellé là-dessus en me disant qu'il fallait peut-être penser à trouver une façon, justement, d'éviter que cela se produise, soit en mettant des mesures coercitives peut-être plus sévères. Je ne suis pas du genre à aimer beaucoup les mesures coercitives comme telles, là, mais, dans ce cas-ci, je me pose la question. N'y aurait-il pas lieu d'y réfléchir? Parce que beaucoup de motocyclettes sont interdites, maintenant. Je pense au Vieux-Terrebonne, je pense que c'est à Chambly aussi à certains endroits, des secteurs. L'île d'Orléans, ça a été un débat aussi. Si, de toute façon, on dit que, si elle fait trop de bruit, vous aurez une amende, vous aurez, bon, des conséquences, pourquoi ne pas tout simplement interdire la modification qui va dans ce sens-là?

• (17 h 30) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, la modification... O.K., je vais le prendre comme ça. La modification d'une motocyclette peut mener à un niveau sonore qui est supérieur à la limite et la modification d'une motocyclette peut ne pas mener à un niveau sonore qui est au-delà de la limite. Alors, ce qui réellement, d'après nous, est l'infraction, ce n'est pas nécessairement... bien, en fait, c'est, oui, la modification qui mène à l'utilisation d'une moto avec un niveau sonore supérieur, mais, que ce soit la modification ou que ce soit le fait que l'utilisateur se fait prendre sur la route avec un niveau sonore supérieur, je pense que ça revient pas mal à la même chose.

Et l'idée, d'ailleurs, derrière le projet pilote, c'était justement, un, de mettre des paramètres plus sévères autour de ça, d'avoir un test meilleur que... Et je pense que les gens de l'association des motocyclistes nous l'avaient dit, le vieux test de la broche, là, a fait son temps, est révolu. Je pense que c'est le temps d'avoir une mesure plus claire. Et le sonomètre faisait leur affaire, pour m'exprimer ainsi, mais également c'est un outil qui va permettre aux policiers, que ce soient des policiers municipaux ou les policiers de la Sûreté du Québec, de mieux contrôler ce qui se passe à l'intérieur de nos villes. Et, s'ils sont en mesure de faire ça, peut-être éventuellement que les villes vont reconsidérer leurs règlements concernant l'interdiction de motocyclettes. Donc, on pense que ça règle au minimum en partie la préoccupation du député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Préoccupation que je relaie, je ne suis que l'écho des gens qui m'en ont parlé. Mais je comprends, quand le ministre nous dit : Oui, mais la modification... Puis on prête bonne foi à tout le monde, et la modification qui est apportée n'avait peut-être pas pour but d'arriver au résultat, donc, d'un bruit supérieur à ce qui va être autorisé. Je comprends que, ça, on ne peut pas non plus dès le départ voir là une intention malveillante de la part d'une personne. Il fait une modification; par contre, qui a des conséquences sur le bruit. Enfin, moi, je fais juste vous rapporter ce qu'on me dit. Et espérons effectivement que la mesure qui est là pourra... parce que certains allaient même jusqu'à dire de suspendre le permis lorsqu'on est pris avec... Je n'irais peut-être pas jusque-là. Je pense qu'on va laisser la chance, sans jeu de mots, au coureur avec ces nouvelles dispositions là, en espérant effectivement que les gens se conforment et que cette mauvaise presse qui est donnée souvent aux motocyclettes qui font du bruit, qui finalement a des conséquences sur l'ensemble des motocyclistes au Québec... Alors, laissons la chance au coureur.

Mais, pour le reste, juste préciser, je veux juste comprendre. Pourquoi on se donne un 15 kilomètres, ce que j'ai compris, puis le ministre me corrigera, de distance, c'est pour faire l'essai, justement... Il y a d'abord de se trouver un endroit plus sécuritaire où le faire, et il y a aussi, évidemment, le fait que ça fait du bruit, on ne fera pas exprès pour faire ça à un endroit où... un mariage quelconque, là. Alors, on comprend que le 15 kilomètres... Parce que j'essayais de comprendre pourquoi, mais là je vois que, pour faire, justement, les tests de son, bien, ça va faire un peu de bruit, et il faut se trouver un endroit plus calme. Ça laisse une latitude aux gens de la SQ.

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, c'est exactement ça, les deux raisons mentionnées par le député sont exactes. Je vous donne l'exemple, là, de quelqu'un qui se fait arrêter à 3 heures du matin en milieu urbain. Je ne suis pas sûre qu'on veut faire le test en milieu urbain, où il y a plusieurs résidents qui peut-être dorment autour et aimeraient continuer à dormir. Donc, voilà la raison pour le 15 kilomètres.

**M. Villeneuve :** Parfait.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires en lien avec l'article 121? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Ça va, M. le député de Deux-Montagnes? Est-ce que l'article 121 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Article 121, adopté. Article 122. S'il vous plaît, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** M. le Président, j'ai un amendement qui remplace l'article 122, alors je vais lire l'amendement, si ça vous convient.

**Le Président (M. Iracà) :** À la lecture, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Article 122 : Remplacer l'article 122 du projet de loi par le suivant :

122. L'article 487 de ce code est remplacé par le suivant :

«487. Le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation, en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emportierage.

«Il peut également circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation.

«Le premier alinéa ne s'applique pas au cycliste lorsqu'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité.»

M. le Président, le projet de loi vise à assouplir la règle de circulation applicable au cycliste. L'amendement proposé vise à préciser que cet usager pourra évaluer l'état de la chaussée et les risques d'emportierage afin de circuler le plus à droite possible sans toutefois compromettre sa sécurité.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, en lien avec l'amendement qui remplace en totalité l'article 122, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Commentaire, simple commentaire, M. le Président. C'était déjà dans l'article 122 proposé au départ dans le projet de loi, et on le reprend intégralement, alors ce n'est pas pour les modifications, mais juste un commentaire quant au fait qu'effectivement laissons le choix au cycliste de faire une bonne lecture de l'état de la chaussée. Et j'aurai l'occasion, M. le Président, d'en parler au ministre, dans mon coin de pays, où la chaussée fait drôlement défaut.

Alors donc, à droite complètement, mais il arrive un temps où à droite ça fonctionne moins. Mais donc, non, je pense que c'est bien de laisser cette possibilité-là au cycliste de faire une bonne... une lecture de l'état de la route, de l'état de la chaussée et de l'état, évidemment, aussi de l'accotement pour pouvoir circuler en toute sécurité.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Berthier. 122, sur l'amendement, ça va? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement à l'article 122, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement adopté. Sur l'article 122. Est-ce que l'article 122 — j'imagine que oui — est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Article 122, adopté. 123. À la lecture, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. Article 123 : L'article 490 de ce code est remplacé par le suivant :

«490. Avant de tourner, le cycliste doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante, à moins qu'une telle manoeuvre ne mette en péril sa sécurité.

«Lorsqu'il tourne à droite, le cycliste doit placer l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou placer le bras droit horizontalement. Lorsqu'il tourne à gauche, il doit placer le bras gauche horizontalement.»

M. le Président, l'article 123 du projet de loi supprime à l'article 490 du code l'obligation du cycliste de signaler son intention de ralentir ou de s'immobiliser pour ne conserver que les virages à droite ou à gauche. Il prévoit également une dérogation à l'obligation du cycliste de signaler son intention de tourner si la manoeuvre met en danger sa sécurité.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Alors, sur l'article 123, questions, commentaires? M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Simple question de précision. Ce sont des signes que nous sommes habitués de voir, notamment au moment de passer nos cours de conduite et autres, mais, dans les faits, dans la réalité, très peu de gens se soumettent à cette règle-là. Quel était l'état de la loi avant l'article qui est proposé? Donc, on les a tous vus, ces signes-là, mais est-ce que c'était sous forme de recommandation uniquement, il n'y avait pas d'obligation jusqu'à présent?

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, il y avait une obligation de signaler notre intention de tourner à gauche en plaçant le bras gauche horizontalement, de tourner à droite en plaçant l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou le bras droit horizontalement et également de placer l'avant-bras gauche verticalement vers le bas pour arrêter ou diminuer sa vitesse. Cette obligation-là, elle est supprimée, mais l'obligation était bel et bien dans la loi, avec une amende de 15 \$ à 30 \$, qui, elle, sera haussée à 80 \$ à 100 \$.

**Le Président (M. Iracà) :** Ça va? D'autres interventions à l'article 123? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 123 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Article 123, adopté. Article 124. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

• (17 h 40) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. L'article 492.1 de ce code est remplacé par le suivant :

«492.1. Le cycliste ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ou ne le permette. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons.»

M. le Président, l'article 124 du projet de loi propose un nouvel article 492.1 afin d'interdire aux cyclistes de circuler sur un trottoir. Il propose également de prévoir deux dérogations lorsqu'une signalisation oblige à emprunter cet aménagement — figure 1 — et lorsqu'une signalisation permet la circulation en ce lieu, en offre la possibilité — figure 2.

L'interdiction de circuler sur un trottoir applicable au conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur, avec ses dérogations, est déplacée à l'article 418 du code, suivant la modification proposée par l'article 104 du projet de loi.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, sur l'article 124, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 124 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 124, adopté. 125. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. J'aurais un amendement pour le 125, M. le Président.

Donc, article 125 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 492.6, de ce qui suit :

«492.7. Nul ne peut transporter dans un véhicule à basse vitesse un enfant dont la taille est inférieure à 145 cm ou qui est âgé de moins de neuf ans.»

M. le Président, l'article 125 du projet de loi introduit deux nouveaux articles au code. L'article 492.7 vise à prévoir une interdiction de transporter dans un véhicule à basse vitesse un enfant d'une taille inférieure à 145 centimètres ou de moins de neuf ans.

M. le Président, je vais...

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, article 125, est-ce que vous aviez...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, un instant. En fait, M. le Président, je ne sais pas si vous voulez traiter de 492.7 avant 492.8. Mon amendement traite de 492.8.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, on va traiter... on va étudier 492.7. Alors, sur 492.7, tel que lu par M. le ministre, questions, commentaires, interventions? M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Une simple question : Est-ce que l'on réfère à tous les types de véhicule, dans le cas présent?

**M. Fortin (Pontiac) :** On parle de véhicules à basse vitesse. On pourrait vous en faire une liste d'exemples, je vais demander à M. Bergeron peut-être de prendre la parole sur ce... pour vous donner des exemples bien précis.

**M. Bergeron (Gaëtan) :** Oui. Le véhicule à basse vitesse, c'est une catégorie de véhicule de Transports Canada qui doit être nécessairement électrique et qui circule à une vitesse maximale de 40 kilomètres-heure. L'an dernier, on a adopté dans le code la possibilité de permettre la circulation de véhicules à basse vitesse à condition qu'ils rencontrent des normes supplémentaires qu'on a établies par règlement. Le règlement est entré en vigueur l'an dernier. Donc, c'est en vertu de cet encadrement-là que ces véhicules-là pourraient circuler. Règle générale, c'est des petits camions à vocation commerciale.

**Le Président (M. Iracà) :** Ça va? Merci, M. le député de Deux-Montagnes. 492.7. Questions, commentaires? Alors, 492.8. Vous allez lire l'article, ensuite vous allez lire l'amendement.

**M. Fortin (Pontiac) :** «492.8. Nul ne peut mettre en circulation un véhicule autonome sur les chemins publics, sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.»

M. le Président, l'article 492.8 prévoit l'interdiction de mettre en circulation un véhicule autonome sur les chemins publics ainsi que sur certains autres chemins, dont ceux ouverts à la circulation publique des véhicules routiers. En contrepartie, l'article 164 du projet de loi modifie l'article 633.1 du code pour permettre au ministre d'autoriser des projets pilotes sur les véhicules autonomes, notamment en ce qui concerne leur mise en circulation.

À l'amendement, M. le Président, nous proposons d'ajouter, à la fin de l'article 492.8 du Code de la sécurité routière proposé par l'article 125, l'alinéa suivant :

«Le premier alinéa ne s'applique pas au véhicule autonome de niveau d'automatisation de conduite 3, selon la norme J3016 de la SAE International, dont la vente est admise au Canada.»

M. le Président, cet amendement vise à permettre la mise en circulation sur les chemins des véhicules autonomes de niveau 3 dont la vente est admise au Canada.

**Le Président (M. Iracà) :** Oui. Alors, sur 492.8, en référence à l'article 125, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Iracà) :** Ah! Est-ce que vous aviez lu l'amendement directement? Oui. Sur l'amendement, s'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement, article 492.8, en référence à l'article 125, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement adopté. Sur l'article 125 comme tel, est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce qu'il y a des commentaires sur les intitulés ou... en bas de la section V, Véhicules autonomes. Ça va? Alors, s'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 125, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 125, adopté. 126. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Un instant, M. le Président. De mémoire, il y avait un amendement à l'article 126.

**Le Président (M. Iracà) :** Est-ce qu'on en a un? Nous, on ne l'a pas.

**M. Fortin (Pontiac) :** Je pensais qu'on... je croyais qu'on vous l'avait distribué déjà, M. le Président. Non? Ah bon!

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, on va suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 17 h 46)*

*(Reprise à 17 h 47)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions au dépôt d'un amendement, mais on va lire l'article 126 avant. Alors, il s'agit d'un amendement... Alors, on va y aller en ordre, là. Alors, 496.1, en référence à l'article 126.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 496, du chapitre suivant :

«Chapitre V.1. Dispositions particulières relatives aux rues partagées et aux vélorues.

«Section I. Compétences municipales.

«496.1. Une municipalité peut, par règlement, identifier une rue partagée et une vélorue sur tout ou partie d'un chemin public dont la gestion lui incombe.

«Ce règlement doit prévoir la délimitation de la rue partagée et de la vélorue. Il peut également prévoir des règles additionnelles qui y sont applicables, sans toutefois déroger aux règles prévues au présent code.

«La municipalité peut déterminer, parmi les dispositions du règlement, celles dont la violation constitue une infraction et en fixer les amendes applicables, sans toutefois que celles-ci puissent excéder le montant de 120 \$.»

M. le Président, l'article 126 du projet de loi propose d'introduire au code, après l'article 496, des dispositions particulières à des espaces partagés de circulation que sont la rue partagée et la vélorue.

L'article 496.1 proposé confère aux municipalités le pouvoir d'identifier une rue partagée ou une vélorue sur tout ou partie d'un chemin public sous leur gestion. Il leur confère également le pouvoir de fixer les amendes jusqu'à un maximum de 120 \$.

Le concept de rue partagée existe depuis longtemps dans les pays européens. L'identification d'une telle zone de rencontre implique un environnement routier local avec des aménagements permettant aux usagers de cohabiter sur la chaussée.

Les principales caractéristiques de ces rues, énoncées par la Table québécoise de la sécurité routière, sont : la priorité accordée aux piétons — et ces derniers peuvent traverser en tout lieu et à tout moment — la limite de vitesse est de 20 kilomètres-heure, la circulation des cyclistes à contresens est possible.

L'approche est différente avec la vélorue, où la limite de vitesse est de 30 kilomètres-heure. En ce cas, il s'agit d'une rue où la circulation des cyclistes est favorisée, tout en maintenant la priorité aux piétons. Les cyclistes peuvent circuler sur toute la largeur. Le véloboulevard sur la rue Père-Marquette, à Québec, et la vélorue sur les rues Mentana et Saint-André, à Montréal, en sont deux exemples.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Alors, 496.1, en référence à l'article 126, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais demander au ministre de poursuivre avec 496.2, s'il vous plaît.

• (17 h 50) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien sûr, M. le Président.

«496.2. Une municipalité doit aménager de façon sécuritaire la rue partagée et la vélorue, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré, le cas échéant, par le ministre des Transports en semblable matière. Elle doit y installer la signalisation appropriée.

«Cet aménagement doit avoir été complété, sur tout ou partie du chemin public concerné, et cette signalisation doit être installée avant l'entrée en vigueur d'un règlement pris en application de l'article 496.1.»

M. le Président, l'article 496.2 proposé prévoit l'obligation pour une municipalité d'aménager adéquatement une rue partagée ou une vélorue et d'y installer la signalisation appropriée. Il prévoit un échéancier pour cet aménagement ainsi que la possibilité pour le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de prévoir un guide d'application en la matière.

M. le Président, à l'amendement : Supprimer, au deuxième alinéa de l'article 496.2 proposé par l'article 126 du projet de loi, ce qui suit : «et cette signalisation doit être installée».

M. le Président, la modification proposée vise une cohérence avec les façons de faire des municipalités en matière de limites de vitesse. La signalisation sera installée pour l'entrée en vigueur et non avant celle-ci.

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. Merci beaucoup. Alors, sur l'amendement comme tel, strictement sur l'amendement, 496.2, est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Oui. Juste pour savoir, à titre préventif, ce n'est pas mieux de l'installer un peu avant? Mais vous me dites qu'au niveau municipal ce n'est pas obligatoire, ils l'installent quand les travaux sont faits, ils l'installent... il n'y a pas de temps...

**M. Fortin (Pontiac) :** Exact. Ce qu'on veut éviter, c'est que...

**M. Villeneuve :** ...une semaine après, là. Les travaux sont terminés, c'est installé en même temps. C'est ça?

**M. Fortin (Pontiac) :** Exact. Ce qu'on veut éviter, c'est que les gens pensent qu'il s'agit d'une vélorue quand ce n'est pas effectivement une vélorue. Donc, la signalisation doit être installée en même temps que l'ouverture de cette vélorue ou de cette rue partagée.

**M. Villeneuve :** Parfait.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Sur l'amendement comme tel, est-ce qu'il y a d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement, article 496.2, en référence à l'article 126, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 496.2. Est-ce qu'il y a des interventions, questions? Non? Ça va? Alors, je vais demander au ministre de poursuivre avec 496.3.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président.

«496.3. L'article 341 s'applique sur une rue partagée et une vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.»

M. le Président, l'article 496.3 proposé prévoit l'application du corridor de sécurité prévu à l'article 341 afin de pouvoir dépasser un piéton ou un cycliste dans les lieux d'une rue partagée ou d'une vélorue. Il prévoit une dérogation à la distance prescrite dans cet article.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Questions, commentaires, 496.3? Je vais demander au ministre, dans ce cas-là, de poursuivre avec 496.4.

**M. Fortin (Pontiac) :** «Section II. Rue partagée.

«496.4. Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h.»

M. le Président, l'article 496.4 proposé fixe à 20 kilomètres-heure la limite de vitesse maximale dans une rue partagée. Le montant de l'amende est prévu à l'article 516 du code et il varie selon l'excès de vitesse.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Interventions, questions, 496.4? S'il n'y a pas d'intervention, je vais demander au ministre de poursuivre. 496.5.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président.

«496.5. Un piéton peut circuler sur une rue partagée, à l'endroit de son choix. Il peut y circuler dans tous les sens et la traverser en tout lieu, à tout moment.»

M. le Président, l'article 496.5 proposé édicte une priorité particulière aux piétons en écartant les règles usuelles applicables, prévues aux articles 444 et suivant du code concernant notamment les lieux de circulation et les règles aux

intersections ou devant les feux de circulation. Dans une rue partagée, les piétons peuvent circuler en tout lieu et dans tous les sens. Ils peuvent la traverser à tout moment.

**Le Président (M. Iracà) :** 496.5. Questions, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais demander au ministre de poursuivre. 496.6.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. «496.6. Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée.»

M. le Président, l'article 496.6 proposé énonce le principe de la priorité aux piétons dans une rue partagée.

**Le Président (M. Iracà) :** 496.6. Questions, commentaires? Ça va? Alors, M. le ministre. 496.7.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. «Section III. Vélurie.

«496.7. Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une vélurie à une vitesse excédant 30 km/h.»

L'article 496.7 proposé fixe à 30 kilomètres-heure la limite de vitesse maximale dans une vélurie.

**Le Président (M. Iracà) :** 496.7. Questions, commentaires? M. le ministre. 496.8, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. «496.8. Un cycliste peut circuler sur une vélurie, sur toute la largeur de la voie dans le sens de la circulation, lorsque la chaussée est à deux sens. Il peut en faire de même sur une chaussée à sens unique.»

M. le Président, l'article 496.8 proposé précise les règles de circulation particulières pour les cyclistes dans une vélurie en autorisant la circulation sur toute la largeur de la voie. En certaines circonstances, il déroge à la règle usuelle prévue à l'article 487 du code.

**Le Président (M. Iracà) :** 496.8. Questions, commentaires? M. le ministre, vous pouvez poursuivre avec 496.9.

**M. Fortin (Pontiac) :** «496.9. Lorsqu'il est autorisé à circuler à contresens, un cycliste doit circuler le plus près possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée d'une vélurie.»

M. le Président, l'article 496.9 proposé reproduit la règle usuelle prévue à l'article 487 du code lorsque le cycliste est autorisé à circuler à contresens.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. 496.9. M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Juste savoir si la lecture de l'état de la chaussée est considérée.

**Des voix :** Ha, ha, ha!

**M. Villeneuve :** J'imagine que, si c'est une vélurie, ça doit être correct, M. le Président. Ça va.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. D'autres interventions, 496.9? M. le ministre. 496.10.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. «496.10. Deux cyclistes sont autorisés à circuler côte-à-côte sur une vélurie, sauf s'ils circulent à contresens.»

M. le Président, l'article 496.10 proposé autorise deux cyclistes à circuler côte-à-côte dans une vélurie, il s'agit d'une exception à la règle usuelle prévue à l'article 486 du code, sauf lorsque la circulation est à contresens, auquel cas les cyclistes devront circuler à la file.

**Le Président (M. Iracà) :** 496.10. Questions, commentaires? Alors, s'il n'y a pas d'intervention pour l'article 126... Est-ce qu'il y a des interventions sur les intitulés à l'intérieur de l'article 126? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Article 126, adopté. 127. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Article 127 : L'article 498 de ce code est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

L'article 127, M. le Président, du projet de loi supprime l'interdiction pour le conducteur de laisser une matière quelconque se détacher d'un véhicule puisque le principe est reformulé dans le nouvel article 498.1 du code proposé par l'article 128 du projet de loi.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Article 127. Questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Évidemment, c'est tous les véhicules. Ça comprend les grosses remorques, qu'on peut rencontrer à l'occasion, sur lesquelles peut s'être accumulé de la neige, ça comprend vraiment tous les véhicules. Alors, à ce que je

peux comprendre, qu'on se le tienne pour dit, au Québec, qu'il ne faut pas se promener avec un iceberg mais avec un véhicule... d'abord, que les fenêtres soient dégagées, mais aussi que toute la neige qui se retrouve sur le capot ou sur le toit, que ce soit une auto, une camionnette... Je suis en train de faire de la pédagogie, moi, là, M. le ministre, là.

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est très bien, continuez.

**M. Villeneuve :** Oui, c'est ça, mais je veux m'assurer que c'est tous les véhicules. Parce que, vous le savez comme moi, il peut arriver que des grosses remorques que l'on rencontre parfois ou que l'on suit échappent des quantités de neige, des fois, assez importantes. Alors, je veux juste m'assurer que...

**M. Fortin (Pontiac) :** Vous avez tout à fait raison, M. le député. Je vous remercie de faire ce message d'intérêt public aux citoyens. En fait, lors de l'étude du prochain article, vous verrez une disposition très claire qui dit qu'on ne peut pas circuler avec un véhicule, et tout véhicule, effectivement, couvert de neige, de glace ou toute autre matière pouvant s'en détacher, le fameux iceberg, comme vous le nommez, un igloo, appelez ça comme vous voulez...

**M. Villeneuve :** Oui, un igloo.

**M. Fortin (Pontiac) :** ...l'ensemble des structures faites de neige et de glace.

**M. Villeneuve :** Igloo, c'est meilleur. Igloo, c'est meilleur.

**Le Président (M. Iracà) :** Oui. Ah! M. le député de Dubuc.

**M. Simard :** Une petite question, M. le Président. On rencontre des fois des véhicules, là, mettons qu'il y a une partie du parechoc en avant qu'on ne sait pas trop s'il va s'en aller ou bien donc s'il va y rester et puis... Est-ce que ça, ce genre de possibilité là aussi, c'est compris dans cet article-là?

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Dubuc. M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Effectivement... Bien, en fait, c'est compris au prochain article, là, mais la réponse, c'est oui, M. le député.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, 127. D'autres interventions? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** M. le Président, mon redoutable chercheur me faisait remarquer qu'effectivement la neige et la glace, c'est un problème, mais peut-être nous préciser davantage... On dit «toute matière». Donc, évidemment, on sait que la loi interdit de jeter des choses — encore une fois, un message d'intérêt public — alors c'est interdit de jeter les choses par la fenêtre, et donc toute matière, évidemment, ça comprend cela aussi...

**M. Fortin (Pontiac) :** ...127...

**M. Villeneuve :** ...ou si c'est rattaché à la structure du véhicule, ou si ça comprend aussi toute matière qui pourrait émaner de l'intérieur de l'habitacle?

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est ça. En fait, effectivement, l'article 498 dit qu'il est interdit de jeter, ou déposer, ou d'abandonner des objets. Donc, effectivement, si on jette notre canette de Coke par la fenêtre, c'est effectivement interdit.

**Le Président (M. Iracà) :** C'est bon? Alors, 127. D'autres interventions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 127 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, messieurs, excellent travail, excellente journée. Félicitations! Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

*(Fin de la séance à 18 heures)*