



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 13 mars 2018 — Vol. 44 N° 150

Étude détaillée du projet de loi n° 165 — Loi modifiant le
Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (3)

**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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 13 mars 2018 — Vol. 44 N° 150

Table des matières

Étude détaillée (suite)
Document déposé

1
63

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président
M. Guy Bourgeois, président suppléant

M. André Fortin
M. André Villeneuve
M. Benoit Charette

- * M. Gaétan Bergeron, Société de l'assurance automobile du Québec
- * M. Jérôme Unterberg, ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
- * Mme Line Charland, idem
- * M. Gervais Corbin, idem
- * Mme Julie Massé, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 13 mars 2018 — Vol. 44 N° 150

**Étude détaillée du projet de loi n° 165 — Loi modifiant le
Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (3)**

(Dix heures dix minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance 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° 160, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Alors, Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements aujourd'hui?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Plante (Maskinongé) sera remplacé par M. Morin (Côte-du-Sud); M. Gaudreault (Jonquière), par M. Villeneuve (Berthier); et M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Charette (Deux-Montagnes).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la secrétaire. Alors, évidemment, on se souvient tous d'où on était rendus il y a deux semaines, quel alinéa, dans quel article et de quoi on discutait, mais, pour faire un petit rappel quand même — je sais que plusieurs d'entre vous étaient dans vos circonscriptions ou en mission — alors, je vais vous faire un petit rafraîchissement. Lors de la dernière séance, au moment d'ajourner les travaux, nous avons terminé en adoptant l'article 48.

Nous débutons aujourd'hui... Évidemment, il y avait quelques articles, auparavant, qui avaient été suspendus. Vous me faites signe quand vous voulez les reprendre. Sinon, moi, je prends pour acquis que l'on y va avec la suite des choses, avec l'article 49. Et, sans plus tarder, M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bon retour à tous. Très heureux de vous revoir. L'article 49... Bien oui, on est très heureux de vous revoir, en effet.

M. Villeneuve : ...

M. Fortin (Pontiac) : C'était sincère. Non, c'était sincère, même si ça ne paraissait pas. Je suis désolé.

M. Villeneuve : ...vous cachez votre enthousiasme.

M. Fortin (Pontiac) : Article 49 : L'article 240.3 de ce code est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par les suivants :

«Dans la mesure où leur largeur excède 2,6 mètres et qu'ils appartiennent à un agriculteur, les machines agricoles automotrices et les ensembles de véhicules agricoles, tels que définis par règlement, doivent être munis de l'équipement conforme aux normes de sécurité prescrites par règlement.

«En outre, les conducteurs de telles machines ou de tels ensembles de véhicules ainsi que les conducteurs des véhicules routiers qui les escortent sont assujettis aux règles de circulation prescrites par règlement.»

M. le Président, l'article 49 du projet de loi modifie l'article 240.3 du code. Ces modifications sont d'ordre technique et visent une harmonisation de la terminologie employée avec celle de l'article 240.2 du code modifié par l'article 48 du projet.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, questions, commentaires, article 49? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Pour M., Mme Tout-le-monde, là, on fait quoi avec ce changement-là? On parle d'ordre technique. Est-ce qu'on change la couleur de feux, on les distance de façon plus grande, on en ajoute un ou pas? Techniquement, là, concrètement, qu'est-ce que ça change?

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

M. Fortin (Pontiac) : Honnêtement, je vais peut-être demander aux gens de la SAAQ, si je ne m'abuse, de répondre à votre question.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, j'ai le consentement, M. le député de Berthier?

M. Villeneuve : Oui, absolument.

Le Président (M. Iracà) : Consentement. Alors, monsieur, vous connaissez la procédure, simplement vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre à la question.

M. Bergeron (Gaétan) : Bonjour. Je suis Gaétan Bergeron, directeur de l'Expertise et sécurité des véhicules à la Société de l'assurance auto du Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, à la question du député de Berthier.

M. Bergeron (Gaétan) : Le but de cet article-là, c'est, M. le Président, de remplacer la définition d'«ensemble de véhicules agricoles» qui est à l'article actuellement en faisant référence à la définition qui se trouve dans un règlement. On avait fait la même chose à l'article précédent. Donc, c'est tout simplement ça. Comme on a récemment, dans un règlement, écrit un article qui définit bien les ensembles de machines agricoles, quand on y réfère maintenant, on réfère toujours à cette définition-là.

Le Président (M. Iracà) : M. le député, ça va?

M. Villeneuve : Oui, mais concrètement, ça change quoi, là?

M. Bergeron (Gaétan) : Ça ne change rien.

M. Villeneuve : Ça ne change rien.

M. Bergeron (Gaétan) : C'est les mêmes feux, c'est juste qu'au lieu de décrire qu'est-ce qu'est un ensemble de véhicules agricoles, on réfère à la définition du règlement. C'est le Règlement concernant la visibilité et la circulation des machines agricoles d'une largeur de plus de 2,6 mètres. Là-dedans, on a défini un ensemble de véhicules agricoles et on y réfère.

M. Villeneuve : Je veux juste, M. le ministre, vous référer au mémoire qui a été déposé par l'UPA. Vous aurez l'occasion de le regarder. Je ne demande pas à ce qu'on suspende l'article comme tel, là, mais ce qu'eux demandaient, finalement, puis je peux peut-être le lire, là : «C'est dans ce contexte que l'UPA réclame depuis plusieurs années une simplification des règles. Un regroupement de l'ensemble des dispositions visant les machines et remorques agricoles dans un seul règlement faciliterait, par exemple, l'appropriation des normes par les clientèles visées. Leur intégration à la réglementation générale en multipliant les...»

Une voix : ...

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Dans le fond... Bien, je veux juste terminer : «Leur intégration à la réglementation générale en multipliant les exceptions et exemptions alourdit indûment les textes. Nous persistons à croire que l'on se trompe en tentant d'assujettir les machines et remorques agricoles aux règlements qui régissent la circulation de l'ensemble des véhicules. Les contextes respectifs sont trop différents.» Vous répondez quoi à ça, M. le ministre?

M. Fortin (Pontiac) : Je ne suis pas en désaccord avec la première partie de l'affirmation, là où on dit qu'effectivement c'est peut-être un peu compliqué, un peu complexe, et peut-être qu'il y a lieu de simplifier le tout. De là à dire que les véhicules agricoles ne doivent pas être soumis à certaines des obligations auxquelles sont soumis les véhicules automobiles, je ne suis pas certain qu'on devrait aller jusque-là. Mais cependant, pour la simplification, je suis d'accord avec vous. C'est un processus que, s'ils demandent qu'on analyse bien comment on pourrait s'y prendre et qu'on le fasse par règlement, il y aurait peut-être lieu de le faire.

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

M. Villeneuve : Mais pourquoi ne pas en avoir profité, justement, suite au dépôt du mémoire de l'UPA, pour faire une... en tout cas, avoir un regard immédiat avant d'adopter immédiatement tout ça puis, à la fin, se retrouver devant une situation où, bien là, on passe à un autre appel parce que le projet de loi est adopté puis on verra ça dans 10 ans? Pourquoi avoir précipité les choses?

M. Fortin (Pontiac) : Mais vous vous souviendrez, M. le député, que, quand l'UPA était en consultation ici, en commission parlementaire, on avait parlé du groupe de travail de la SAAQ et des autres intervenants, incluant l'UPA, qui nous avait demandé de raccourcir la période sur laquelle les travaux se faisaient, parce que ce groupe de travail là avait une période de deux ans sur laquelle il voulait faire ces travaux-là. On s'était engagés à le faire plus rapidement, de façon à accélérer, sur un an. À mon avis, ça semblait avoir satisfait les demandes de l'UPA au moment de la commission parlementaire, alors c'est ce vers quoi on s'enlève en ce moment.

M. Villeneuve : Donc, est-ce que je peux conclure que ce ne serait pas nécessaire d'ouvrir la loi, mais qu'à même les règlements on pourrait arriver, justement, à simplifier les choses?

M. Fortin (Pontiac) : Exact. D'après moi, c'est l'avenue à prendre. Et de plus ça nous permettrait, si éventuellement l'UPA arrive avec d'autres demandes de modification, de procéder plus simplement par règlement plutôt que de rouvrir la loi à ce moment-là également.

M. Villeneuve : C'est bon. La réponse, c'est oui.

Le Président (M. Iracà) : D'autres questions, commentaires, article 49? M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Mon collègue m'a devancé, je serais allé essentiellement des mêmes questions. On était très heureux, en commission parlementaire, c'est-à-dire en consultations, d'apprendre que les délais allaient être raccourcis. Est-ce qu'un moment de rencontre a déjà été convenu à ce moment-ci ou c'est pour les prochaines semaines, tout simplement?

M. Fortin (Pontiac) : Laissez-moi vérifier, je ne suis pas certain.

Le Président (M. Iracà) : Alors, il y a un petit caucus au niveau de la partie gouvernementale.

M. Fortin (Pontiac) : D'ici les prochaines semaines, il va y avoir une rencontre. Je crois qu'on est à travailler la date exacte, mais d'ici les prochaines semaines, il y a un engagement d'avoir une rencontre.

M. Charette : C'est gentil, merci. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 49, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 49, adopté. Article 50. S'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 50 : L'article 244 de ce code est modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant :

«Le présent article ne s'applique pas aux ensembles de véhicules suivants qui respectent les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 240.2 :

«1° les ensembles de véhicules agricoles tels que définis par règlement, y compris ceux comprenant des semi-remorques, dont les véhicules tractés appartiennent à un agriculteur et sont utilisés à des fins agricoles ou pour le transport exclusif de bois non ouvré;

«2° les ensembles de véhicules routiers dont les remorques et les semi-remorques sont utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré.»

M. le Président, l'article 50 du projet de loi modifie l'article 244 du code, qui traite du système de freinage des remorques et des semi-remorques utilisées aux fins agricoles. Ces modifications consistent essentiellement à remplacer la notion d'«ensemble de véhicules routiers» qui y est décrite par la notion d'«ensemble de véhicules agricoles», cette dernière notion étant définie désormais au règlement concernant la visibilité et la circulation des machines agricoles d'une largeur de plus de 2,6 mètres, et soustraire également de l'application de l'article 244 les ensembles de véhicules agricoles, y compris ceux comprenant des semi-remorques, et les ensembles de véhicules routiers lorsqu'ils sont utilisés pour le transport exclusif de bois non ouvré.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 50, questions, commentaires, interventions?

M. Villeneuve : Non, pas pour le moment.

Le Président (M. Iracà) : Tout est dit? Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 50 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 51.

M. Fortin (Pontiac) : Article 51 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 257, du suivant :
«257.1. Tout véhicule lourd à benne basculante dont la hauteur excède, lorsque la benne est relevée, la hauteur maximale prescrite par règlement doit être muni d'un témoin rouge clignotant qui s'allume automatiquement lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée.

«Le gouvernement peut, par règlement, prévoir d'autres normes applicables au témoin visé au premier alinéa.»

L'article 51 du projet de loi, M. le Président, introduit l'article 257.1 au code, qui rend obligatoire le témoin rouge clignotant pour les véhicules lourds à benne basculante dont la hauteur excède, lorsque la benne est relevée, la hauteur maximale prescrite par règlement.

Ce témoin devra s'allumer automatiquement lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée.

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

M. Villeneuve : Oui, question pratico-pratique : C'est quoi, la hauteur, actuellement, qui fait en sorte qu'on est forcé d'avoir un témoin rouge allumé?

• (10 h 20) •

M. Fortin (Pontiac) : 4,15 mètres.

M. Villeneuve : Et est-ce que cette hauteur-là est fixée depuis longtemps ou si... En fait, ma question, c'est de savoir est-ce qu'il y a une variation dans le temps. J'imagine que oui. Mais ce n'est sûrement pas à toutes les années où on revoit cette hauteur-là, donc elle est là, probablement, depuis très longtemps, j'imagine. C'est selon les viaducs ou la hauteur de viaducs, entre autres.

M. Fortin (Pontiac) : Fort probablement. Les gens de la SAAQ, qui sont là depuis plus longtemps que moi, le savent probablement de façon plus précise.

M. Bergeron (Gaétan) : Oui, mon collègue Yannick me mentionne que c'est depuis 1992. Vous avez raison, c'est la hauteur standard d'un viaduc pour que les véhicules passent. Et la mesure, dans le fond, qui vise à avoir un indicateur, c'est parce que, vous vous rappelez, il y a eu des accidents. Il y en a encore eu cette année. Il semble que des camionneurs oublient de baisser la benne et, dans le fond, ils partent avec les fils électriques et, s'il y a une structure, bien, ils risquent de frapper la structure, et il y a même déjà eu un décès. Donc, l'idée, c'est d'empêcher que ce genre d'accident là arrive encore.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Villeneuve : Oui, en fait, c'est ça, je voulais juste m'assurer, M. le Président, que c'était une norme qui était là depuis longtemps. Elle n'est pas changée régulièrement pour commencer à tout changer à chaque fois, là. Mais je comprends que c'est la hauteur des... puis je ne veux pas non plus entrer dans le détail, mais ce n'était pas une benne, la dernière fois, c'était tout simplement un camion qui a passé sous un viaduc. Il n'a pas passé, comme on dit, il ne s'est pas rendu... bien, il s'est rendu de l'autre côté, mais avec beaucoup de dégâts, alors... Mais je comprends que l'on parle de véhicules agricoles. Ça me va, moi, M. le Président.

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

M. Charette : Dans le fond, on se souvient, effectivement, des événements, là, survenus encore il n'y a pas si longtemps de cela. Le signal rouge en question, il est visible sur le tableau de bord du conducteur?

M. Bergeron (Gaétan) : C'est ça. Ce qu'on prévoit, M. le Président, effectivement, quand on dit que, par règlement, on peut avoir des normes, on veut préciser que le voyant rouge doit être dans le tableau de bord, dans le champ de vision du conducteur quand il conduit, dans le fond, pour être sûr qu'il le voit.

M. Charette : D'accord. Et est-ce qu'il y aurait un signal quelconque aussi à l'extérieur pour les véhicules qui peuvent suivre... Est-ce qu'il y aurait un signal quelconque, là, également perceptible des automobilistes ou des camions qui suivraient le camion fautif ou c'est uniquement à l'intérieur du véhicule?

M. Fortin (Pontiac) : Ce n'est pas ce qui est prévu, M. le député. Et l'idée de mettre le signal à l'intérieur du camion, c'est essentiellement pour dire au chauffeur de s'arrêter et de prendre note qu'effectivement il y a un enjeu. Je pense que les gens qui sont à l'extérieur du camion peuvent très bien voir qu'il y a une situation problématique, là.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, 51, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 51, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 52. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Article 52 : L'article 258 de ce code est modifié par l'insertion, après «automobile», de «, à l'exception d'un véhicule qui n'utilise aucun carburant comme source d'énergie.».

M. le Président, l'article 52 du projet de loi modifie l'article 258 du code afin d'exempter les véhicules routiers qui n'utilisent aucun carburant comme source d'énergie d'être munis d'un système d'échappement, tels les véhicules dont la motorisation et tous les accessoires et équipements fonctionnent uniquement à l'électricité.

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

M. Villeneuve : C'est sage et judicieux, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci. D'autres commentaires? Ça va? 52, tel que lu par M. le ministre, est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 52, adopté. 53, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Un instant, M. le Président.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, j'ai un nouvel article qu'on aimerait faire... on aimerait faire la distribution si c'est possible.

Le Président (M. Iracà) : Oui, nous sommes à... La distribution a déjà été faite. Et, si c'est ce que je comprends bien, c'est d'ajouter un article avant l'article 53.

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que vous désirez que je suspende quelques instants, M. le ministre?

M. Fortin (Pontiac) : Un très court instant serait utile, M. le Président.

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

(Suspension de la séance à 10 h 26)

(Reprise à 10 h 27)

Le Président (M. Iracà) : Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions à un amendement proposé par M. le ministre pour l'ajout d'un article. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Article 52.1, M. le Président : Insérer, après l'article 52 du projet de loi, l'article suivant : 52.1. L'article 275 de ce code est modifié par la suppression de «212,».

M. le Président, cet amendement vise à supprimer la référence à l'article 212 du code, qui traite de l'obligation des véhicules routiers et des bicyclettes d'être munis d'équipements prescrits. Afin d'assurer une concordance entre le montant d'amende imputable au cycliste et celui au propriétaire d'un véhicule routier, l'infraction à l'article 212, imputable au propriétaire de véhicule routier, sera plutôt prévue à l'article 282 du code, faisant en sorte que l'amende de cette infraction sera haussée de 100 \$ à 200 \$ au lieu de 30 \$ à 60 \$.

Soulignons que l'amende imputable au cycliste sera de 80 \$ à 100 \$, au lieu de 15 \$ à 30 \$, tel que le prévoit l'article 54 du projet de loi qui modifie l'article 276 du code.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 52.1, M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui. M. le Président, un amendement, évidemment, comme celui-là, à tout le moins, nous amène toujours à poser la question : Est-ce que vous avez consulté les associations de cyclisme? Parce qu'eux, ils sont venus ici, ils n'étaient pas au courant. A moins qu'ils l'étaient, puis on ne le savait pas, là, mais moi, je l'apprends ce matin. Alors, est-ce qu'ils ont été consultés? Et, si oui, leur réaction, c'est quoi par rapport à ça?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, c'était une demande, justement, de Vélo Québec, qui, suite à la hausse des amendes prévues pour les cyclistes, nous a fait part que, dans certaines situations bien précises, comme celle dont on parle en ce moment, l'infraction cycliste serait plus élevée que l'infraction... ou l'amende cycliste serait plus élevée que l'amende pour les automobilistes, donc ils nous ont demandé de simplement s'assurer que ce n'était pas le cas, et c'est ce qu'on tente de faire à travers l'introduction de cet article.

Essentiellement, la provision initiale du projet de loi faisait en sorte que l'amende pour les cyclistes, au moment où l'équipement installé n'était pas conforme, était de 80 \$ à 100 \$ et celle pour les automobilistes était seulement de 30 \$ à 60 \$. Alors, c'est ce qu'on vient tenter de régler, à la demande de Vélo Québec, entre autres.

M. Villeneuve : Bien, je veux juste comprendre, M. le Président. Je vois que, là, on se retrouvait avec une amende plus élevée lorsqu'il n'était pas conforme pour les cyclistes. Mais là on se retrouve avec une augmentation substantielle, par ailleurs, parce qu'on a augmenté celle pour les automobilistes, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : Exact. Bien, l'augmentation pour les cyclistes, elle, elle est uniforme. Toutes les infractions pour lesquelles les cyclistes peuvent être trouvés coupables, avec les modifications au projet de loi, mènent à des amendes

de 80 \$ à 100 \$. Dans le cas d'un automobiliste qui n'a pas le bon équipement, cette amende-là était de 30 \$ à 60 \$. Donc, effectivement, à la demande de Vélo Québec, cette amende-là sera haussée à 100 \$ à 200 \$.

M. Villeneuve : Pour les automobilistes. Mais je ne pense pas que... Est-ce que je dois comprendre qu'ils ont demandé... les cyclistes ont demandé de hausser l'amende?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, les cyclistes ont demandé à ce que les amendes automobilistes soient toujours plus importantes que les amendes cyclistes.

M. Villeneuve : Je comprends. Tout à fait.

M. Fortin (Pontiac) : Dans le contexte où les amendes cyclistes sont uniformes — pour toutes les infractions, elles sont de la même valeur monétaire, disons — il y avait lieu d'augmenter l'amende automobiliste. De plus, si on... réellement, parce qu'on parle des modifications au Code de la sécurité routière, si on veut améliorer la sécurité routière et s'assurer que l'amende veut dire quelque chose, 30 \$ à 60 \$ pour un automobiliste, ça m'apparaît très peu, M. le Président.

M. Villeneuve : O.K.

• (10 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Berthier. M. le député de Deux-Montagnes, est-ce que ça va pour l'article 52.1?

M. Charette : C'est beau.

Le Président (M. Iracà) : S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que le nouvel article 52.1, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 53. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Article 53 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 275, du suivant :
«275.1. Le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 239.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 30 \$ à 60 \$.»

L'article 53 du projet de loi modifie le code par l'insertion de l'article 275.1, qui prévoit une infraction et une amende de 30 \$ à 60 \$ pour le conducteur d'un véhicule reconnu par la Société de l'assurance automobile du Québec comme véhicule d'urgence ou véhicule pouvant être muni d'un feu jaune clignotant et qui n'a pas avec lui le certificat de reconnaissance. Il prévoit la même amende pour le propriétaire d'un tel véhicule qui n'a pas apposé la vignette délivrée par la société.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Questions, commentaires, article 53? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, M. le Président. Je n'ai pas la lettre avec moi, j'ai un citoyen qui nous a envoyé une lettre — puis je pense qu'il vous l'a fait parvenir aussi — au niveau des vignettes, concernant les... Parce que, là, on est dans les vignettes, alors j'en profite pour... j'apporterai la lettre, éventuellement, là, pour la déposer à la commission, mais c'était au niveau des motocyclistes. Alors, on sait qu'en Ontario c'est possible d'avoir une vignette autocollante, ce qui n'est pas possible au Québec. Mais je vous apporterai la lettre, M. le... puis vous me permettez, éventuellement, de revenir, parce que je voulais l'apporter à ce moment-ci, et je ne l'ai malheureusement pas avec moi. Mais vous sensibiliser tout de suite au fait qu'en Ontario c'est possible, peut-être que vos gens pourront faire une vérification, alors... qu'on sait que c'est une accroche pour la lunette, là, avant, après le pare-brise, qu'on accroche pour les personnes handicapées, O.K., alors que pour les motocyclistes, ce n'est pas possible, il n'y en a pas. Alors, il n'y a pas de lunette accrochée après le pare-brise pour accrocher ladite vignette. Alors, ce que la personne demande, c'est : Est-ce que c'est possible qu'on fasse comme en Ontario et puis que la Société de l'assurance automobile du Québec puisse émettre des vignettes pour les personnes handicapées qui conduisent une moto, de pouvoir la coller après la moto? Voilà, c'est une simple demande.

M. Fortin (Pontiac) : Sans avoir vu la lettre en question, qu'il me fera plaisir de regarder avec le député quand il nous l'apportera, c'est une demande qui m'apparaît tout à fait logique dans le cadre où c'est difficile d'accrocher quelque chose après une motocyclette. Donc, on pourra très certainement se pencher sur la question.

M. Villeneuve : Puis j'essaierai d'avoir demain la lettre en question. Peut-être que vos gens vérifieront. Peut-être que vous avez eu une correspondance à cet égard-là. Et demain ou durant la semaine... Demain, je pense qu'on ne siège pas, mais d'ici... Si je l'ai après-midi, je l'apporterai. Sinon, jeudi, on pourra éventuellement regarder ça à nouveau.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Et, d'ici là, les gens de la SAAQ vont regarder ce qui se fait en Ontario.

M. Villeneuve : Oui, tout à fait. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : D'autres commentaires, article 53? Ça va? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 53 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 53, adopté. Article 54.

M. Fortin (Pontiac) : L'article 54 : L'article 276 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «15 \$ à 30 \$» par «80 \$ à 100 \$»;

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

«Le cycliste dont la bicyclette n'est pas munie du réflecteur visé au paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 232 et qui ne porte pas une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes visées au deuxième alinéa de cet article commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.»

M. le Président, l'article 54 du projet de loi prévoit d'augmenter à 80 \$ à 100 \$ l'amende imputable au cycliste lorsqu'il contrevient à l'obligation de munir sa bicyclette des accessoires et des équipements de sécurité requis par la loi. Il est passible également de cette amende s'il ne porte pas les bandes réfléchissantes prescrites en cas d'absence de réflecteurs sur les pédales de sa bicyclette.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 54, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Oui. Bien, en fait, je comprends tout à fait la logique, et je me souviens des échanges que nous avons eus lors des consultations, mais quelles sont les données véritables que nous avons au sujet des infractions soulignées aux cyclistes, que ce soit à travers les municipalités, et autres? Est-ce qu'on sait s'il y a effectivement beaucoup de contraventions, annuellement, qui sont données pour ce type d'infraction là? Est-ce qu'on a les moyens d'interpeler les cyclistes qui sont en faute?

M. Fortin (Pontiac) : Je peux voir, peut-être que les gens de la SAAQ ont les données. Donnez-nous un instant, s'il vous plaît.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Il y a certaines infractions pour lesquelles il y avait des points d'inaptitude — par exemple, si un cycliste outrepassait un arrêt — donc on a des données à ce niveau-là. Quand il y a des points d'inaptitude, la Société de l'assurance automobile du Québec reçoit ces données-là. Effectivement, ça ne couvre pas tous les cyclistes. Que ce soient des mineurs ou des gens qui n'ont pas de permis de conduire... ne seraient pas visés, donc on n'aurait pas des données-là.

Mais, pour ce qui est des infractions sur les équipements, il faudrait faire un inventaire municipalité par municipalité avec leur service de police pour voir, mais on n'a pas les données, nous, à la Société de l'assurance automobile du Québec ou au ministère.

M. Charette : Et au départ, lorsqu'on a conçu le projet de loi, c'était peut-être davantage dans l'optique de forcer — on avait eu cet échange-là — les détaillants à vendre un vélo déjà conforme, et ensuite ça nous soulage un petit peu du suivi à effectuer, puisque le vélo qui est sur la route est vendu en conformité avec les lois. Donc, c'est un dispositif qui encourage encore davantage, de ce que je comprends, les commerçants ou les oblige à vendre un vélo qui soit déjà muni du bon équipement.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, exactement, les commerçants ont cette obligation-là, si je me m'abuse, de vendre un vélo qui est conforme à ces dispositions-là. Cependant, quand on parle de la... Parce que, là, on parle de l'endroit où on pose son pied sur le vélo, on parle surtout des vélos adaptés, disons, pour les cyclistes qui font de la grande distance, des cyclistes de course, avec des clips, des...

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Pardon? Non, non, les clips où on met son pied, là, donc les souliers adaptés. Donc, souvent, la pièce d'équipement du vélo n'aura pas ce réflecteur-là. Et donc on demande aux commerçants, effectivement, là, de vendre des équipements, que ce soient des chaussures ou des pantalons, avec cette bande réfléchissante là.

Le Président (M. Iracà) : Ça va, M. le député?

M. Charette : Oui.

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

M. Villeneuve : Oui, dans la même veine que mon collègue de Deux-Montagnes, M. le ministre, est-ce qu'on peut avoir l'article de loi qui... Parce que vous semblez dire, vous me corrigerez si je me trompe... Parce que, là, le printemps arrive, là, et...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, on achète des vélos.

M. Villeneuve : Bien oui, pour nos tout-petits, hein? Parce que, là, on comprend qu'il y a les gens qui en font pratiquement une profession, là, ceux qui... j'allais dire, certains coureurs d'élite, mais il y a aussi le petit garçon, la petite fille qui va avoir son vélo au printemps. Et là ce que je comprends, ce que vous me dites, c'est que le commerçant a l'obligation... comme lorsqu'on achète une voiture automobile, hein? Normalement, quand on achète un véhicule automobile, il est conforme, il respecte, effectivement, toutes les lois du Québec en termes de phares, de clignotants, de klaxon, etc.

Alors, moi, j'aimerais juste si on pouvait me dire où c'est que je peux trouver ça, cette disposition-là qui fait que les commerçants sont obligés de vendre des vélos qui, dès qu'il sort du magasin, là... à moins que la personne amène des modifications, mais dès qu'il sort du commerce, là, le jeune qui embarque là-dessus, là, il n'aura pas une amende entre 80 \$ et 100 \$ parce qu'il n'a pas un réflecteur qui n'est pas correct, là.

M. Fortin (Pontiac) : Je vais vous lire l'article 233.1 du Code de la sécurité routière, M. le député...

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : ...oui, tel que modifié par un amendement qu'on a déjà fait, si je ne m'abuse : «Il est interdit à une personne qui fait le commerce de bicyclettes de vendre, d'offrir en vente, de louer ou d'offrir en location une bicyclette à moins qu'elle ne respecte les exigences prévues au premier alinéa de l'article 232.» Et donc je vous épargne le reste, là, mais c'est à l'intérieur du Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Iracà) : Ça va?

M. Villeneuve : Ça comprend...

M. Fortin (Pontiac) : Ah! je m'excuse, M. le Président, j'ai dit que l'amendement avait déjà été adopté, mais on me dit que c'est plus loin dans l'étude du projet de loi.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : En fait, O.K., je retire mes dernières paroles, on l'a déjà adopté, effectivement.

M. Villeneuve : On recommence.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, l'article 233.1 du projet de loi, suite à l'amendement qu'on a adopté ici, en commission parlementaire, il y a deux semaines, dit qu'«il est interdit à une personne qui fait le commerce de bicyclettes de vendre, d'offrir en vente, de louer ou d'offrir en location une bicyclette à moins qu'elle ne respecte les exigences prévues» plus tôt dans le projet de loi.

M. Villeneuve : Quelles sont les conséquences d'un commerçant qui, par inadvertance ou tout simplement par ignorance de la loi, vendrait un vélo, donc, qui ne serait pas conforme au Code de la sécurité routière? Quelles sont les conséquences?

M. Fortin (Pontiac) : C'est une amende de 200 \$ à 300 \$. Donc, si on contrevient aux articles en question, le commerçant s'expose à une amende de 200 \$ à 300 \$.

M. Villeneuve : J'imagine que ça, c'est rare. Je ne veux pas commencer à chercher des statistiques là-dessus, là, mais j'imagine que c'est quand même assez rare, je présume.

M. Fortin (Pontiac) : Je ne pourrais pas vous dire. Encore faudrait-il qu'un utilisateur du vélo se fasse lui-même épingler et qu'il dise : Bien, le commerçant m'a vendu un vélo. Donc, j'imagine, effectivement, que c'est assez rare.

M. Villeneuve : On parlait des petites bandes, là, pour ce qui est de la pédale, là, ça aussi, ça doit être... Je m'excuse si...

M. Fortin (Pontiac) : Sur la pédale traditionnelle, celui, par exemple, que ma petite a à la maison — elle apprend à faire du vélo, là — ...

M. Villeneuve : Ce n'est pas nécessaire.

M. Fortin (Pontiac) : ...il y a déjà une bande réfléchissante d'incluse. Dans mon vélo à moi, qui est un vélo de course dans lequel mon soulier vient se clipper, là — j'utilise l'anglicisme — il n'y a pas de bande réfléchissante, donc, sur mon soulier, il doit y avoir obligatoirement une bande réfléchissante.

M. Villeneuve : Donc, on sait maintenant que le ministre fait du vélo, M. le Président, ce que je ne fais pas.

M. Fortin (Pontiac) : Le ministre possède un vélo, mais n'en fait pas autant qu'il devrait.
• (10 h 40) •

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Villeneuve : C'est bon, O.K. Merci. C'est beau.

Le Président (M. Iracà) : Alors, 54, d'autres interventions, commentaires? Ça va? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 54 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 55. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 55 : L'article 276.1 de ce code est modifié par le remplacement de «15 \$ à 30 \$» par «80 \$ à 100 \$».

L'article 55 du projet de loi augmente à 80 \$ à 100 \$ l'amende imputable au propriétaire de trottinette qui contrevient à son obligation de munir celle-ci d'un système de freins conforme, et ce, en concordance avec l'article 54 du projet de loi qui prévoit également cette augmentation pour la même infraction, mais concernant la bicyclette.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 55, M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, bien, écoutez, mon étonnement ici, là, parce que je ne pensais pas que les trottinettes étaient incluses, là, mais oui, parce qu'elles sont utilisées, effectivement... Là, je pensais aux planches à roulettes, mais c'est autre chose, on va rester dans les trottinettes. Donc, c'est le même principe qui s'applique à ce qu'on disait tantôt. Et, encore là, c'est régi, les commerçants sont obligés de s'assurer que tout est conforme au niveau de...

M. Fortin (Pontiac) : Un instant. Je crois que oui, là, je veux juste ne pas vous induire en erreur, donc je vais vérifier l'article.

Oui, effectivement, ça s'applique également aux commerçants. C'est ça, votre question? Donnez-moi un instant. Oui, je vous ai mentionné l'article 233.1, tantôt, qui interdit aux personnes qui font le commerce de bicyclettes de le vendre si ce n'est pas prévu, c'est la même chose à 233.2 pour celui qui fait le commerce de trottinettes.

M. Villeneuve : C'est beau. Eh bien!

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

M. Charette : Question de curiosité personnelle. Le ministre nous a parlé de sa fille, je vais vous parler de mon gars. La trottinette, il en a une. Bien, en fait, les trottinettes sont rarement munies de dispositifs de freinage comme tels, c'est plutôt un blocage qui est possible sur la roue arrière. Donc, quelles sont les distinctions à faire dans pareilles circonstances? Est-ce que mon garçon est en loi ou pas?

Une voix : ...

M. Charette : Oui, j'apporterai l'équipement nécessaire.

Le Président (M. Iracà) : Bien oui, on aimerait ça voir ça au salon rouge.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : ...assurer que votre garçon respecte l'ensemble des règlements.

M. Charette : Oui, c'est mon souci premier.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Vous avez raison, ce n'est pas un système de freins, là, mais le fameux levier, là, qu'il y a sur la trottinette de votre fils, M. le député, remplit tout à fait l'obligation, et c'est celui qu'on retrouve sur la majorité ou l'entièreté des trottinettes qui sont vendues en magasin au Québec.

M. Charette : Me voilà rassuré. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Et, à propos de la clip pour rentrer le pied, alors, ma secrétaire, qui fait du travail continuuel, m'a informé que le vrai terme, pour votre connaissance personnelle, c'est un cale-pied, c-a-l-e-pied.

Article 55, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Article 55, est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 56. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Article 56 : L'article 281.1 de ce code est modifié par l'insertion, après «routier», de «dont les phares, les feux ou les réflecteurs ne sont pas conformes aux exigences du deuxième alinéa de l'article 237 ou».

M. le Président, l'article 56 du projet de loi modifie l'article 281.1 du code afin de prévoir une infraction et une amende de 100 \$ à 200 \$ pour le conducteur d'un véhicule dont les phares, feux et réflecteurs ne sont pas dégagés de toute matière les obstruant. Présentement, cette infraction est prévue à l'article 282 à l'encontre du propriétaire du véhicule, et l'article 58 du projet de loi propose de la supprimer.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 56, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Ça nous rappelle qu'il faut déneiger notre véhicule en tout temps.

M. Fortin (Pontiac) : Et que c'est l'obligation du conducteur et non du propriétaire. Voilà.

M. Villeneuve : Et pas du passager, copilote. O.K.

Le Président (M. Iracà) : D'autres interventions, 56? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. 56, est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 57. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Article 57, M. le Président : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 281.2, du suivant :

«281.3. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient au premier alinéa de l'article 239.2 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.»

M. le Président, l'article 57 du projet de loi modifie le code par l'insertion de l'article 281.3, qui prévoit une infraction et une amende de 100 \$ à 200 \$ pour le conducteur d'un véhicule reconnu comme véhicule d'urgence ou véhicule pouvant être muni d'un feu jaune clignotant qui ne me remet pas le certificat de reconnaissance à l'agent de la paix qui lui demande pour l'examiner.

Le Président (M. Iracà) : 57, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 57 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 57, adopté. 58. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Pour l'article 58, on a un amendement qu'on déposera, si vous le permettez.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, l'amendement est à être distribué présentement. On va laisser les gens en prendre connaissance.

Alors, M. le ministre, je vais vous inviter à débiter avec la lecture de l'article et ensuite la lecture de l'amendement.

M. Fortin (Pontiac) : Bien sûr. Article 58 : L'article 282 de ce code est modifié, dans le premier alinéa :
1° par le remplacement de «, 235, 237,» par «et 235, du premier ou du troisième alinéa de l'article 237, de l'un des articles»;

2° par la suppression de «258,».

M. le Président, l'article 58 du projet de loi modifie l'article 282 du code en concordance avec les articles 56 et 59 du projet.

Premièrement, il supprime le renvoi au deuxième alinéa de l'article 237 du code, qui oblige le propriétaire de dégager les phares, feux et réflecteurs de son véhicule de toute matière affectant leur efficacité. En contrepartie, l'article 56

du projet propose de rendre imputable le conducteur pour cette infraction, lequel sera passible de la même amende que celle actuellement prévue pour le propriétaire.

Deuxièmement, il supprime la référence à l'article 258 du code afin que le propriétaire d'un véhicule routier muni d'un système d'échappement non conforme soit passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$, tel que le propose l'article 59 du projet.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, l'article 58 aura été lu et expliqué. Maintenant, nous allons procéder avec l'amendement.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Amendement à l'article 58 : Insérer, avant le paragraphe 1° de l'article 58 du projet de loi, le paragraphe suivant :

0.1° par l'insertion, après «210.1.», de «212.».

M. le Président, cet amendement vise à augmenter l'amende dont est passible le propriétaire d'un véhicule routier qui n'est pas muni de tout accessoire ou équipement qu'une loi ou un règlement en vigueur au Québec oblige un fabricant à apposer vu que l'amende pour le propriétaire d'une bicyclette à une infraction semblable est augmentée par l'article 276 du code, modifié par l'article 54 du projet de loi, de «15 \$ à 30 \$» à «80 \$ à 100 \$».

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Sur l'amendement, questions, commentaires? S'il n'y a pas de commentaire ni question, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement, tel que lu par M. le ministre, à l'article 58 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur l'article 58 comme tel, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 58, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 58, adopté. Article 59. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 59 : L'article 283.1 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant : «Le propriétaire d'un véhicule automobile non conforme aux exigences de l'article 258 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.»

M. le Président, l'article 59 du projet de loi augmente l'amende applicable au propriétaire d'un véhicule automobile qui n'est pas muni d'un système d'échappement conforme.

Le Président (M. Iracà) : 59, questions, commentaires, interventions? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, je veux juste... On parle d'un système d'échappement conforme. On a discuté auparavant, dans le projet de loi, des motocyclettes avec le sonomètre. C'est ça, là, je pense, le sonomètre? Je veux juste peut-être, si, M. le Président, vous me le permettez, si le ministre est d'accord, peut-être revenir un petit peu en arrière par rapport aux motocyclettes. J'ai discuté avec certaines personnes, donc, qui sont des amateurs de motocyclette, et elles me disaient qu'il y a certaines municipalités, présentement, où ils sont interdits de circuler, dû au fait que, justement, les... le problème de bruit.

Alors, j'aurai le détail, là, éventuellement de cela, j'espère, avant la fin du projet de loi, ce qui sera probablement le cas, mais j'aimerais peut-être qu'on y songe, parce qu'il y a des villes, il y a des municipalités, présentement, qui interdisent les motocyclettes de passer dans certains quartiers, entre autres, je pense, le Vieux-Terrebonne — je ne suis pas certain de ce que je dis — et Bromont, peut-être, où ils ne peuvent pas circuler. Même, il y a eu un gros débat, à l'île d'Orléans, par rapport à ça récemment. Et donc il faudrait voir peut-être avec le monde, justement, de la moto ce qu'ils proposent, justement, pour éviter de telles interdictions qui se multiplient, je vous dirais, à cause du bruit, donc, de trop forts bruits des motocyclettes.

Alors, je ne sais pas quelle est la solution, mais j'y reviendrai plus tard. Seulement vous dire qu'il y a une grande préoccupation, présentement, par rapport à cela. Et est-ce que ça passe par des amendes? Est-ce que ça passe par une obligation de conformité du détaillant, sans possibilité de modifications sur les motos qui font de tels bruits? Parce que, souvent, c'est dû à des modifications, donc, qui sont suite à l'achat du véhicule. Mais je vous reviendrai plus précisément là-dessus. Je pense que c'est une question qui est légitime parce que beaucoup, évidemment, se retrouvent dans l'impossibilité d'aller dans certains quartiers, certains endroits. Voilà, c'est dit.

• (10 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. D'autres questions, commentaires, article 59? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 59 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 60. M. le ministre, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président. Article 60 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 285, du suivant :

«285.1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd non conforme aux exigences de l'article 257.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$.»

L'article 60 du projet de loi prévoit une disposition pénale applicable au propriétaire ou à l'exploitant d'un véhicule lourd à benne basculante qui fait défaut de munir son véhicule du témoin lumineux requis, en concordance avec l'article 51 du projet.

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

M. Villeneuve : Présentement, ce n'est pas le cas, O.K.? Est-ce qu'il y a un délai qui est prévu dans la loi? Est-ce qu'on donne six mois, un an, deux ans? Je ne sais pas, je pose la question comme ça. Est-ce que vous avez prévu ça? Parce que, pour certains, ça peut être juste un véhicule; pour d'autres, ça peut être une flotte de véhicules, là. Juste voir s'il y a un certain délai qui est prévu.

M. Fortin (Pontiac) : Donnez-moi un petit délai, je vous reviens.

M. Villeneuve : Allez-y.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, effectivement, il y a un délai, c'est 12 mois.

M. Villeneuve : 12 mois. Donc, à partir du moment où la loi est sanctionnée, les gens ont 12 mois pour se conformer. Quel sera le véhicule, vu qu'on est dans...

M. Fortin (Pontiac) : On est dans les jeux de mots.

M. Villeneuve : ...vu qu'on est dans le Code de la sécurité routière, quel sera le véhicule pour, justement, que cette information-là parvienne aux propriétaires de véhicules de ce genre-là, de ce type-là? Je sais que le gouvernement, présentement, fait beaucoup de publicités, M. le Président. Les budgets ont explosé en publicité, en éducation et... Est-ce qu'il y aura une publicité précise pour cela?

M. Fortin (Pontiac) : On parle quand même d'un code qui a 210 articles, bien honnêtement, je nous vois mal faire de la publicité pour chacune des mesures qui est mise de l'avant. Cependant, effectivement, il y a aura des communications qui seront faites avec l'association des camionneurs, l'association des camionneurs artisanaux et l'ensemble des autres associations que j'oublie, dans le fond.

M. Villeneuve : ...aussi, j'imagine.

Une voix : ...

M. Villeneuve : O.K. Oui, c'est ça. Bien, je pense qu'une note, c'est facile... relativement simple. Ce n'est pas tout le monde qui a des véhicules à benne, là, il n'y en a pas tant que ça, là. Il y a, évidemment, là, dans le monde du camionnage, il y a le monde agricole. Alors, je sais que c'est possible pour le ministère d'envoyer une note, justement. Parce que je comprends qu'il y a 12 mois, mais il n'y a pas de période de grâce non plus. Donc, après 12 mois, si la personne se fait prendre, bien, elle aura une amende qui est relativement intéressante pour le ministère, mais aussi relativement salée pour le propriétaire aussi, quand même, là. Voilà.

M. Fortin (Pontiac) : Non, il n'y a pas d'enjeu, on est d'accord avec vous. Et effectivement on pourra envoyer une note aux propriétaires en question. C'est la Société de l'assurance automobile et non le ministère qui le ferait, mais effectivement, là, on pourra faire le suivi approprié à ce niveau-là.

M. Villeneuve : Comment on s'assure... puis je ne doute pas de la volonté de le faire, mais comment on va s'assurer que, justement, la Société de l'assurance automobile du Québec le fera? Comment on peut s'assurer de ça? Parce que je comprends qu'il y a beaucoup de dispositions qui changent, mais celle-là, elle est quand même... parce qu'on remarque qu'il y a des hausses. On n'enverra pas une note à tout le monde, leur dire : Ça ne coûte plus à 15 \$ à 30 \$, ça coûte 80 \$ à 100 \$, mais... Ça, c'est une augmentation. Mais, quand tu as une nouvelle disposition comme celle-là, comment on va s'assurer que la Société de l'assurance automobile du Québec va le faire?

M. Fortin (Pontiac) : Je vais moi-même demander à la Société de l'assurance automobile du Québec, en leur envoyant une lettre, de procéder ainsi pour assurer que l'ensemble des propriétaires en question soient mis au courant des nouvelles dispositions.

M. Villeneuve : Donc, ce serait envoyé aux agriculteurs comme aux gens du transport. Je ne sais pas si on en oublie, mais, en tout cas, je vous laisse le soin de...

M. Fortin (Pontiac) : À l'ensemble des propriétaires de véhicules visés par... je crois que oui.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça, vous êtes capables de le trouver, c'est ça.

Une voix : ...

M. Villeneuve : Oui, hein? C'est ce que je me disais aussi. Vous êtes capable de savoir exactement qui possède un tel véhicule.

M. Fortin (Pontiac) : Exact.

M. Villeneuve : Parfait. Ça me va.

Le Président (M. Iracà) : 60, article, ça va? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 60 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 61. À lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 61 : L'article 286 de ce code est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «30 \$ à 60 \$» par «80 \$ à 100 \$».

L'article 61 du projet de loi modifie l'article 286 du code en haussant les amendes pour les propriétaires dont la bicyclette n'est pas munie d'un numéro d'identification, pour les personnes qui modifient, rendent illisible, effacent ou remplacent le numéro d'identification d'une bicyclette et pour les personnes qui vendent ou louent une bicyclette assistée neuve et qui ne porte pas l'étiquette de conformité prévue par la Loi sur la sécurité automobile. Ces amendes sont actuellement de 30 \$ à 60 \$ et passeront de 80 \$ à 100 \$.

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

M. Villeneuve : Est-ce qu'on parle juste de bicyclettes neuves? Parce qu'on sait qu'il y a quand même un marché, là, de bicyclettes usagées. Moi, j'ai des vélos chez nous — et je suis pas mal plus vieux que vous, M. le ministre, là — ils n'ont pas de numéro d'identification. Si je les mets conforme à tout ce que le Code de sécurité routière exige... puis c'est correct, je ne suis pas contre, ça, mais, si je les mets conforme... et je n'ai aucun numéro d'identification sur mon vélo. J'ai, entre autres, un vélo à deux places, là, si jamais vous voulez faire Québec-Montréal, là.

Une voix : ...

M. Villeneuve : Oui, c'est ça, il n'y a pas de numéro d'identification dessus. Je veux juste savoir est-ce qu'il y a des exceptions par rapport à ce qu'on a là devant nous, là.

Des voix : ...

M. Villeneuve : Il date de 1935, mon bicycle double, monsieur...

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce qu'on va se rendre jusqu'à Québec?

M. Villeneuve : Ah oui! Il est quand même pas mal.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : S'il n'y en a jamais eu, il n'y a pas d'obligation d'en avoir, mais vous n'avez pas le droit de l'enlever avant de la vendre, par exemple.

M. Villeneuve : Non, ça, je comprends, sauf que ce que vient de dire monsieur derrière vous, l'agent de la paix qui va procéder à l'arrestation, je ne suis pas sûr qu'il est au courant de ça, lui, là, là, parce que ce n'est pas noté nulle part. Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas d'exception dans le texte de loi qu'on a devant nous, là. N'y aurait-il pas lieu de faire une exception? N'y aurait-il pas lieu de faire une exception, justement, pour les véhicules qui n'ont pas, lors de leur construction, cedit numéro là d'identification?

Le Président (M. Iracà) : Merci. On m'indique que M. Bergeron peut répondre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. Bergeron, la parole est à vous.

M. Bergeron (Gaétan) : Bonjour. Moi, ce que j'en comprends, c'est que c'est une règle générale du code. Par exemple, dans le code, on dit que les véhicules doivent avoir un feu cyclope ou un feu de freinage arrière central. Mais évidemment un véhicule construit avant 1989, je crois, ils n'en ont pas, et c'est correct comme ça. Même chose, les véhicules lourds, les camions construits avant une année n'avaient pas de frein sur l'essieu avant. Le code dit que ça prend des freins sur tous les essieux. Mais, si le véhicule est conforme aux normes au moment où il a été mis au monde, il est considéré conforme.

M. Villeneuve : Donc, il y a un droit acquis.

M. Bergeron (Gaétan) : Exact.

M. Villeneuve : Et c'est pareil pour le numéro d'identification? Parce que, là, vous n'avez pas parlé du numéro d'identification.

M. Bergeron (Gaétan) : Si vous avez une bicyclette ou même un véhicule qui n'a pas un numéro d'identification — parce qu'on en a, des véhicules antiques qui étaient construits, qui n'ont pas de numéro — bien, souvent, nous, ce qu'on fait, on va en émettre un pour reconnaître le véhicule. Mais, sur une bicyclette, dans le fond, c'est pour éviter le vol. Si un policier voit que le numéro a été effacé, bien, il y a une raison pourquoi ça a été effacé. Mais, s'il n'y a pas de numéro à l'origine, à ce moment-là il n'y a pas de problème, la bicyclette est venue au monde comme ça.

M. Villeneuve : Donc, quelqu'un qui recevrait une amende, un billet de contravention d'un agent de la paix, d'un policier — je veux juste que ce soit clair, qu'on le dise au micro, M. le Président — il irait à la cour, et, si effectivement le vélo en question, à l'époque, il n'y avait pas de numéro d'identification, ne serait pas, donc... l'amende tomberait, l'infraction tomberait, c'est ce que je comprends?

M. Bergeron (Gaétan) : C'est ce que je comprends aussi.

M. Villeneuve : M. le ministre, est-ce que vous comprenez ça?

M. Fortin (Pontiac) : C'est ce qu'on comprend tous.

M. Villeneuve : On comprend tous la même chose. C'est parfait. C'est bon. Ça me fait penser à la trottinette, mais là je ne veux pas aller plus... parce que le frein, est-ce que toutes les trottinettes avaient ça? Mais enfin, bon, mais c'est un droit acquis, c'est ce que je comprends. O.K. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Deux-Montagnes, vous comprenez la même chose?

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Iracà) : Qui ne dit mot consent. Alors, article 61, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : À 62, M. le ministre, la parole est à vous.

• (11 heures) •

M. Fortin (Pontiac) : Parfait. Article 62 : L'article 289 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de la phrase suivante : «Ces normes ne sont pas soumises à la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1).»

M. le Président, l'article 289 du code distingue le sens des messages de la signalisation routière qui sont publiés à la *Gazette officielle du Québec* des normes de fabrication et d'installation qui sont plutôt consignées dans un manuel. Ce manuel, désigné le *Tome V — Signalisation routière*, identifie les normes de fabrication et d'installation auxquelles ne peuvent déroger les personnes responsables d'installer une signalisation routière.

La modification proposée à l'article 62 du projet de loi vise à clarifier que, malgré la portée obligatoire de certaines des normes publiées dans le manuel, celles-ci ne sont pas soumises à la Loi sur les règlements.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 62, questions, commentaires? Ça va? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 62 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 63. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : 63. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 289, du suivant :

«289.1. Une signalisation routière ne constitue pas une pratique de commerce.»

M. le Président, l'article 63 du projet de loi propose un nouvel article 289.1 à introduire au code afin de déclarer que la signalisation routière n'est pas une pratique de commerce.

En effet, la signalisation routière est le moyen qu'utilisent des personnes responsables de l'entretien d'un chemin public pour communiquer avec l'ensemble des usagers. L'objectif de l'utilisation de la signalisation routière est d'informer les usagers de la route des obligations qu'ils ont, des dangers qui les entourent, des travaux qui sont en cours ainsi que de divers autres renseignements, notamment la tarification des péages. La conception de la signalisation routière doit tenir compte des impératifs de sécurité routière. À titre d'exemple, le contenu d'une signalisation est limité à ce qu'un conducteur est capable de lire à la vitesse permise.

Cette clarification s'avère aujourd'hui nécessaire, puisque la question de savoir si une signalisation routière indiquant la tarification d'un pont à péage constitue une pratique de commerce a été soulevée.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 63, M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, je veux juste comprendre, là. Est-ce que c'est parce que, lorsqu'il y avait des travaux donnés... bon, une firme a obtenu les travaux, et de ne pas multiplier, finalement, les... j'allais dire les logos de l'entreprise, et puis des choses comme ça? Qu'est-ce que le fondement précis de ça, là, de cet article-là?

M. Fortin (Pontiac) : Les logos d'entreprise? Je ne suis pas certain... à quoi vous réferez, là.

M. Villeneuve : Bien, je ne sais pas, c'est... Bien, quand j'en fais la lecture, là, quand on dit : «En effet, la signalisation routière est le moyen qu'utilisent les personnes responsables de l'entretien d'un chemin public pour communiquer avec l'ensemble des usagers», donc on ne veut pas que les messages soient multipliés. C'est ça que je veux dire, là, dans le fond.

M. Fortin (Pontiac) : Exact, exact.

M. Villeneuve : Parce que je sais que tout ce qui s'appelle annonces particulières, c'est régi déjà par le ministère des Transports.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Pardon?

M. Villeneuve : Bien, on parlait du pont de la 25, justement, parce que je pense que c'est de ça dont il est question aussi, là.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, c'est l'exemple parfait, oui.

M. Villeneuve : Mais, moi, la première chose qui m'est venue à l'esprit, c'est justement d'éviter d'envoyer trop d'information, et ce qui fait en sorte qu'on ne sait plus quelle information est la bonne. Voilà.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, exact. Donc, dans le fond...

M. Villeneuve : Il y a ça puis il y a l'histoire du pont de la 25 aussi, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, bien, l'idée, c'est de donner de l'information claire, de l'information précise, de l'information lisible aussi, caractères lisibles, là, aux utilisateurs. Mais effectivement, quand vous parlez de la tarification des péages, effectivement, c'est quelque chose qui doit être considéré comme une signalisation que les usagers sont en droit de savoir avant d'entreprendre un... de se lancer, disons, dans une route où il y a un péage, comme la 25.

Le Président (M. Iracà) : Article 63, d'autres questions, interventions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, M. le Président, ça ne sera pas long. Je veux juste deux secondes.

Des voix : ...

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

M. Villeneuve : Oui, bien, je pense que M. le ministre reçoit des informations. Je vais lui laisser le temps de...

M. Fortin (Pontiac) : On peut suspendre deux minutes, si vous voulez, le temps que... Il n'y a pas de problème, là.

Le Président (M. Iracà) : Ah! parfait. On va suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 4)

(Reprise à 11 h 6)

Le Président (M. Iracà) : Alors, nous allons reprendre nos travaux, toujours à l'article 63. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Bon, la question du député est bonne. Et je vais prendre son exemple de la 25, du pont de la 25. Donc, en ce moment, là, les panneaux du pont de la 25 ressemblent un peu à ça, et donc... l'un ou l'autre, là, je ne suis pas certain lequel est en force, mais ressemblent un peu à ça. Si on considère le fait qu'on veut s'assurer que l'utilisateur garde les yeux sur la route, qu'il ne soit pas distrait, qu'il comprenne quand même assez facilement ses obligations, on veut s'assurer que ça ne ressemble pas à ça, ce qui est effectivement juste, point de vue tarifaire, mais en même temps qui rend la chose un peu confuse pour l'utilisateur qui circule à, disons, 70 kilomètres-heure. Donc, en considérant le panneau de la 25 comme signalisation routière et non comme panneau commercial, l'information qui est là doit être d'une certaine taille, etc., mais ne doit pas compromettre la sécurité de l'utilisateur qui, lui, essaie, à 70 kilomètres-heure, de comprendre tout ça. En même temps, cette information-là, elle est disponible par un... de différents véhicules, entre autres...

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : ... — oui, effectivement, là — de différents véhicules, que ce soient les sites Web, les applications mobiles ou d'autres. Mais, pour le conducteur, de mettre ça sur le bord de la route, ce n'est probablement pas ce qu'il y a de plus sécuritaire.

M. Villeneuve : Est-ce que c'est le cas présentement?

M. Fortin (Pontiac) : Non. Présentement, ça ressemble à ça.

M. Villeneuve : O.K., d'accord. Bien, je veux juste voir si on ne rentre pas en collision avec d'autres obligations — on parle d'un péage — par rapport aux droits du consommateur de savoir, finalement... Je veux juste voir si on ne rentre pas en collision avec d'autres lois qui exigent, justement, de... Parce qu'on dit qu'il y a des sites Web, effectivement, mais là on est sur la route. Moi, je viens d'arriver de là... je débarque de l'aéroport, je suis un Européen puis je débarque, et ce n'est pas sûr que j'ai eu le temps d'aller voir sur le site Web combien ça coûtait, là, pour entrer sur le pont, pour le péage. Mais je veux juste m'assurer que vous avez bien regardé tout l'aspect possible de collision avec d'autres lois, comme la loi sur le consommateur, qui exige que le consommateur soit informé, finalement, des coûts à déboursier pour l'utilisation ou l'achat d'un produit.

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

M. Fortin (Pontiac) : Je vais demander à M. Unterberg d'essayer d'expliquer, de façon un petit peu plus claire que je l'ai peut-être été, la question.

Le Président (M. Iracà) : M. Unterberg, alors, même si tout le monde vous connaît, vous connaissez la procédure.

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

Le Président (M. Iracà) : J'ai le consentement, M. le... Je ne l'ai pas demandé, mais je l'ai pris pour acquis. Allez-y.
• (11 h 10) •

M. Unterberg (Jérôme) : Ce n'est pas par flatterie, mais je pense que le ministre l'a très bien exposé. On va juste peut-être reprendre le dernier élément que M. le député posait sur la question de confrontation ou de collision avec d'autres droits qui peuvent, évidemment, émaner de lois existantes, là. Puis on le sait, là, il y a des juges, des fois, qui viennent trancher des interprétations qui peuvent venir de sources légales différentes, là. Vous avez soulevé, par exemple, la Loi sur la protection du consommateur. Donc, c'est sûr, là, je suis un consommateur... M. le ministre parlait... je roule à 70 kilomètres, bon, c'est sûr, je vois des annonces, des fois, de restaurants qui m'annoncent toutes sortes de choses. Donc, évidemment, ces annonces-là doivent respecter la loi, la LPC.

Là, on est dans un régime quand même particulier où il y a une tarification, là, qui s'adresse à l'utilisateur, qui pourrait choisir ou pas de prendre ce pont-là s'il a encore le choix de... dépendamment où il est rendu. Puis on peut faire valoir, là, justement, là, qu'une partie de l'information, là... Puis le ministre référerait, un peu plus tôt, à un document, là, qui est la norme de signalisation, qui est un document public, là, qu'on emploie, là. Je pense que vous l'avez vu, là, que, définitivement, là, ce qu'on compare, là... parce que je sais qu'il n'y a pas de caméras aujourd'hui, mais, quand on le compare... qui, évidemment, est beaucoup plus circonscrit, là, comme type d'information. Le choix, évidemment, fait en

sorte, là, que le conducteur pourrait se retrouver avec, peut-être, une interprétation qui aurait pu l'induire, on va dire, en erreur sur l'ensemble des... enfin, pas l'ensemble, mais la tarification applicable à celui-ci en particulier, c'est vrai. Mais un panneau de 18 mètres avec une foule d'informations, ça aussi, là, ça... En fait, pour s'assurer qu'il ne soit pas induit en erreur, ne prenons-nous pas un risque de sécurité? C'est ça, la question qui est posée. Je pense que, là, on s'oppose à deux préoccupations.

La tarification, on voit bien, là, qu'elle donne certaines informations qui permettent, là, d'avoir l'idée qu'ils visent en termes de tarification. La plus particulière, elle est prévue au règlement, qui est un règlement délégué qui a été donné à l'entreprise pour l'autoroute 25, par exemple, qui peut faire fluctuer une partie de sa réglementation dans un cadre, qui est fixé par règlement gouvernemental, minimum, qui peut être tarifé, question que le gouvernement ne parachève pas du financement manquant, puis un maximum aussi qui fait en sorte que l'entreprise ne peut pas non plus charger n'importe quel prix. Dans ces seuils minimums et maximums, l'entreprise peut... Donc, cette tarification-là, si elle était communiquée dans son ensemble — puis c'est pour ça qu'on voit qu'elle peut évoluer — ce serait une information qui est jugée, par les spécialistes en sécurité routière au ministère, comme... Puis ça, ce n'est pas non plus quelque chose, là, d'inédit, là. On voit bien que le reste de la signalisation, même commerciale, est encadrée par les règles de sécurité routière afin d'assurer, évidemment, aux usagers, là, un confort puis une sécurité.

M. Villeneuve : C'est suite à un jugement, là, de la cour, hein, qu'on est arrivés à proposer cet article-là?

M. Unterberg (Jérôme) : Là, vous réferez à un débat, en effet, qui est pendant devant le tribunal. Puis évidemment on pourrait se poser la question : Est-ce qu'on voudrait venir limiter le droit au recours qui a déjà été introduit? Ça peut donner un effet assez différent, hein, c'est la personne qui était le demandeur. Donc, ici, il n'y a pas d'application rétroactive. Donc, quelqu'un qui a un recours qui est déjà introduit pourra poursuivre celui-ci. Puis, s'il avait gain de cause devant le tribunal, bien, évidemment, les conséquences pourront être déterminées selon les conclusions du tribunal. Mais par contre, s'il y avait une interprétation quant à l'avenir, bien, oui, évidemment que le but de l'article, c'est d'en disposer.

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

M. Villeneuve : Bien, M. le Président, je me pose la question : Est-ce que ce ne serait pas prématuré de statuer maintenant? Parce que, si... supposons le cas où l'Union des consommateurs aurait gain de cause, est-ce qu'on ne viendrait pas restreindre, à ce moment-là, les droits des consommateurs en mettant en vigueur un tel règlement maintenant, un tel article maintenant?

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

M. Villeneuve : Oui, c'est tout simplement vous dire que, dans l'hypothèse où l'Union des consommateurs, dans le dossier, donc, en Cour supérieure présentement, avait gain de cause, est-ce qu'on ne vient pas, d'une certaine façon, pour l'avenir, brimer ou, à tout le moins, atténuer, réduire, justement, ce droit-là de porter devant... Parce que c'est ça qu'on fait, là, on vient changer les règles du jeu pour le futur. Je comprends que — puis j'aimerais ça, entendre le ministre le dire — ce n'est pas rétroactif, là, que...

M. Fortin (Pontiac) : Non, effectivement, ce n'est pas rétroactif.

M. Villeneuve : Ce n'est pas rétroactif. Parfait.

M. Fortin (Pontiac) : Mais le législateur, vous, moi, M. le député de Deux-Montagnes, là, avons certainement le droit et l'obligation, même, selon moi, de regarder s'il y a un enjeu de sécurité qui doit primer dans cette question-là. Et, quand on a un panneau comme celui-là qu'un automobiliste, à 70 kilomètres-heure, tente d'analyser, il me semble qu'il y a un enjeu de sécurité autour d'un tel panneau qui ferait — même si c'était possible — 18 mètres. Donc, effectivement, comme vous le dites, l'article viendrait clarifier la possibilité d'entreprendre un recours à ce niveau-là. Mais, pour moi, il apparaît important que la sécurité l'emporte sur toute autre question.

M. Villeneuve : Oui, je suis tout à fait d'accord avec cela, M. le Président. Je ne veux pas me substituer à la décision que le juge prendra par rapport à la cause qui est pendante, là, mais est-ce qu'on doit prioriser la sécurité? Je pense qu'il n'y a pas de compromis à faire sur la sécurité, là, on parle de vies humaines, là. Ceci étant dit, on comprend que ce n'est pas réglé encore, mais la question demeure quand même pertinente, à mon avis, à savoir est-ce qu'on ne vient pas, d'une certaine façon aussi... Ne devrait-on pas attendre, justement, de voir le résultat avant de procéder? Je comprends qu'on est des législateurs puis qu'on peut le faire, ça, je ne nie pas cela, mais je me pose juste une question... On parle de sécurité. Moi, je vous parle de prévention par rapport au droit, mais, bon...

M. Fortin (Pontiac) : Mais, dans la question du droit, M. le député, effectivement, et comme les citoyens ont choisi de le faire, on peut juger qu'on a un droit légal qui n'est pas, disons, respecté avec une pancarte comme celle-là. Ça peut être une contestation qui peut être faite comme elle l'a été faite. Mais, si effectivement le juge devait trouver que plus d'information doit être disponible et qu'une pancarte comme celle-là était installée, un citoyen pourrait aussi se dire qu'il n'a pas compris l'information nécessaire, qu'on ne lui a pas donné l'opportunité de comprendre l'information nécessaire avec un panneau comme celui-là. Donc, M. le député, votre demande est compréhensible, mais...

M. Villeneuve : Oui, mais, M. le ministre, imaginons l'inverse. Imaginons que le juge décide que c'est correct. Est-ce que...

M. Fortin (Pontiac) : Un panneau de 18 mètres?

M. Villeneuve : Non, non, l'autre, l'actuel. On ne vient pas, dans une certaine façon, dire à l'entreprise : Bien, vous pouvez en mettre encore moins? Ce n'est pas ça, le message qu'on envoie, qu'on pourrait envoyer en... Alors là, on procède pour un maximum pour la sécurité, mais il faut aussi que les consommateurs puissent avoir un minimum d'information.

M. Fortin (Pontiac) : Non, parce que pour en mettre moins, il faudrait modifier les normes. Donc, le panneau, en ce moment, remplit les normes telles que publiées par le ministère des Transports. Donc, on ne vient certainement pas amoindrir les normes qui sont en vigueur actuellement.

M. Villeneuve : Parce que, dans le fond, lorsqu'on lit le compte rendu de la Cour supérieure, on parle surtout des frais d'administration. C'est ça, le litige, dans le fond. Il n'y a pas de frais d'administration qui sont indiqués nulle part, et les gens reçoivent, évidemment, des frais d'administration qui peuvent varier selon la bonne humeur ou la mauvaise humeur de l'entreprise. Est-ce que ça pose un problème juridique? Parce que, là, ce que je comprends, c'est qu'il y a une délégation du ministère par rapport à ce tronçon-là précis, une délégation de laisser l'entreprise elle-même faire... Qu'est-ce qui fait que le ministère ne peut pas lui-même exiger que les informations... et décider, finalement, à quoi ça doit ressembler dans son ensemble? Parce que, là, je comprends que le ministère délègue, et, dans le fond, sa responsabilité est un peu... Il fait comme donner une responsabilité à autrui, c'est ça, une délégation, dans le fond.

M. Fortin (Pontiac) : Mais la tarification, elle, est déléguée, mais l'affichage revient au ministère. C'est la responsabilité du ministère.

M. Villeneuve : Oui, c'est ce qu'on a compris. Vous avez été entraîné... le ministère a été entraîné dans la cause.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, oui, la tarification est déléguée, mais l'information qui est publiée, comme elle est publiée sur les autres péages ailleurs, que ce soit sur la 30 ou ailleurs, c'est la responsabilité du ministère.

M. Villeneuve : Donc, c'est ça, dans le fond, vous avez eu un mot à dire... je dis «vous»... le ministère a eu un mot à dire ou a-t-il dit un mot par rapport à la façon dont les prix sont affichés, actuellement?

M. Fortin (Pontiac) : Bien sûr. La norme en place, c'est la norme du ministère des Transports.

M. Villeneuve : O.K. Et pas de frais d'administration parce qu'on considère que trop ajouter d'information risque de nuire à la conduite et à la sécurité. O.K. Ça, c'est clair. C'est très clair.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Toujours à l'article 63, est-ce que vous voulez que je suspende quelques instants, M. le ministre?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, je veux juste m'assurer de bien répondre à la question du député, là, mais donnez-moi peut-être 30 secondes.

(Consultation)

M. Fortin (Pontiac) : Ça va, M. le Président.

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

• (11 h 20) •

M. Fortin (Pontiac) : Oui, effectivement, là, donc, si je reviens aux pancartes, là, qui sont actuellement en place et qui sont les normes ministérielles, là, vous le voyez ici, ici il y a la pancarte avec transpondeur, où il n'y a pas de frais d'administration. Si vous avez un transpondeur inclus dans votre véhicule, il n'y a pas de frais d'administration. Ici, il y a la pancarte sans transpondeur. Sans transpondeur, ça veut dire que vous avez un frais supplémentaire, et ce frais-là est inclus dans la tarification qui est présentement mentionnée.

M. Villeneuve : Actuellement?

M. Fortin (Pontiac) : Actuellement.

M. Villeneuve : Le prix indiqué, les frais d'administration sont dedans.

M. Fortin (Pontiac) : Le prix indiqué sans transpondeur comprend le 5 \$ de frais d'administration. Ce à quoi certains des groupes qui ont demandé un jugement font référence au-delà de ce frais-là, c'est le frais d'administration pour ceux qui n'ont pas payé. Donc, si j'excède la période où il y a un délai, la période de... je ne sais pas, je pense que c'est 30 jours, si on ne paie pas son amende en 30 jours, il y a un frais supplémentaire qui s'ajoute. Ce frais supplémentaire là, évidemment, n'est pas inclus dans la tarification affichée sur l'affiche au bord de la 25.

M. Villeneuve : Donc, ceux qui ont un laissez-passer, on va le dire comme ça, pour utiliser le péage, eux, le prix est différent. On comprend que ceux qui n'ont pas de laissez-passer... Mais les frais d'administration sont déjà inclus, sauf s'il y a un retard de paiement, qui est de 30 jours dans le règlement du...

M. Fortin (Pontiac) : Exact. C'est ma compréhension. C'est ça, les frais d'administration sont inclus, les frais de recouvrement ne sont pas inclus. Voilà

M. Villeneuve : O.K. Ça me va.

Le Président (M. Iracà) : 63, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 63 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 64. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, j'aurais une suggestion. Sur la question de la tarification et des péages, là, je propose qu'on procède avec tous les articles qui se rapportent à ça, simplement pour question d'efficacité des employés qui sont ici avec nous, là. On a des employés qui sont venus pour ces articles, spécifiquement, là. Donc, si ça ne vous dérange pas, ça serait utile. M. le Président, pour référence, articles 66, 179, on aura un amendement à 180.1, 206 et 211.

Le Président (M. Iracà) : Alors, Mme la secrétaire, vous avez noté tous les articles? Alors, vous voulez qu'on procède avec ces articles-là en premier?

M. Fortin (Pontiac) : Si c'est possible.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que j'ai le consentement?

M. Villeneuve : Tout à fait.

Le Président (M. Iracà) : Article 66. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 66 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 297, du suivant :

«297.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit, au moyen de la signalisation appropriée, indiquer la tarification relative à la circulation sur un chemin public assujetti à un péage.

«Conformément au premier alinéa de l'article 289, le ministre détermine les renseignements qu'une telle signalisation doit contenir.

«Un chemin public assujetti à un péage visé au premier alinéa est un chemin public pour lequel le paiement d'un droit, composé du péage et, le cas échéant, de frais, est exigé pour obtenir le droit de circuler sur celui-ci avec un véhicule routier.»

M. le Président, l'article 66 du projet de loi propose un nouvel article 297.1 afin d'inscrire dans le code l'obligation pour toute personne responsable de l'entretien d'un chemin public d'indiquer la tarification relative à la circulation sur un chemin public assujetti à un péage au moyen d'une signalisation appropriée.

Le deuxième alinéa de l'article 297.1 proposé prévoit que le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports détermine les renseignements que doit contenir cette signalisation. Cette détermination du contenu de la signalisation est nécessaire afin d'assurer l'équilibre entre le besoin d'informer les usagers de la route de la tarification applicable et celui d'assurer la sécurité routière.

Finalement, le dernier alinéa de l'article proposé définit l'expression «chemin public assujetti à un péage» et prévoit que les péages et les frais sont des droits qui appartiennent à l'État.

Le Président (M. Iracà) : 66, questions? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Je reviens à la question de tantôt : N'est-ce pas prématuré ou s'il va y avoir des ajustements possibles suite au jugement qui sera rendu? Peut-être que le jugement qui sera rendu amènera l'obligation de corriger certaines choses. Je vous pose la question. N'y a-t-il pas là...

M. Fortin (Pontiac) : Ce que je comprends, c'est que, dans le Code de la sécurité routière, en ce moment, là, dans le cas de l'autoroute 25, par exemple, le partenaire n'a aucune obligation légale d'avoir un panneau comme celui-là aux abords de son péage. Ce que l'article 66...

M. Villeneuve : M. le ministre, tantôt on ne disait pas que le ministère...

M. Fortin (Pontiac) : Le ministère a une obligation légale, mais le partenaire, lui, n'en a pas.

M. Villeneuve : C'est ça, ne l'a pas. O.K., d'accord.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, c'est ça. C'est ça, le partenaire a une obligation par la convention d'entente signée entre le ministère et ce partenaire-là en particulier. Mais, dans le Code de la sécurité routière, il n'y a rien qui ne le prévoit en ce moment. Donc, avec l'ajout de cet article-là, on s'assure que, dans tout cas, peu importent les ententes de convention qui peuvent être signées avec les différents partenaires, les normes du ministère des Transports s'appliquent et qu'effectivement, là, les pancartes, tel qu'indiqué ici, sont celles qui doivent être apposées aux abords des péages.

Une voix : ...

M. Villeneuve : C'est ce qu'on verra par rapport, justement, au jugement qui s'en vient. Mais je réitère tout de même ma question : Advenant un jugement... Bien, il y aura jugement, là. Est-ce qu'il va y avoir... Est-ce que vous devrez rouvrir la loi pour vous adapter au jugement ou si la loi va carrément être au-dessus... la loi va... à moins d'être... Oui, à ce moment-là, il faudrait... Oui, la loi va être au-dessus du jugement, c'est ça, exactement, et donc il faudrait avoir un nouveau recours pour pouvoir...

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement, si le jugement... Parce que les applications, comme on le disait tantôt, là, suite à votre question, s'appliqueront pour les cas futurs. Donc, il n'y a rien qui empêche un jugement qui dirait qu'effectivement il y a compensation nécessaire pour les gens qui sont présentement en recours. Ça, ça va s'appliquer. Mais pour tout ce qui est futur, effectivement, on va considérer que les normes applicables vont remplir l'exigence d'identification de la tarification.

Le Président (M. Iracà) : 66, questions, commentaires interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 66 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 66, adopté. 179. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 179 : «Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.» Article 179 : Les articles 16 et 16.1 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport (chapitre P-9.001) sont remplacés par le suivant :

«16. Les droits, composés des péages et des frais visés par la présente loi, ainsi que les intérêts que ces droits produisent appartiennent à l'État. Ces droits sont portés au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre institué en vertu du paragraphe 1^o de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports.

«Le partenaire est réputé détenir en fiducie pour l'État ces droits et ces intérêts en vue de les verser au fonds consolidé du revenu. Ces droits et ces intérêts doivent être considérés comme formant un fonds séparé du patrimoine et des propres biens du partenaire, que ces droits et ces intérêts aient été ou non conservés, dans les faits, de façon distincte et séparée des propres fonds du partenaire ou de la masse de ses biens.»

M. le Président, la modification proposée à la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport par l'article 179 du projet de loi vise à inscrire dans la loi la pratique actuelle voulant que les péages et les frais soient des droits qui appartiennent à l'État.

Le Président (M. Iracà) : 179, questions, commentaires?

M. Villeneuve : Oui, M. le Président, si vous me donniez quelques instants, parce que... étant donné qu'on vient de faire un saut important dans le projet de loi, mais peut-être juste mettre... peut-être juste information complémentaire par rapport à ce qu'on comprend là. Dans le fond, on veut s'assurer que ce qui est perçu par l'entreprise privée soit dans un fonds dédié, dans un fonds protégé ou, en tout cas, à tout le moins, que l'État ne puisse pas risquer de perdre ces sommes-là, éventuellement. C'est ce qu'on comprend, en gros, là. Mais pour qu'on inscrive cela aujourd'hui, c'est parce que, peut-être, on a vécu des problèmes ou on veut éviter d'en vivre par rapport à des situations, des antécédents?

M. Fortin (Pontiac) : Éviter d'en vivre, oui. Par rapport au passé...

M. Villeneuve : Qu'en est-il du passé, M. le Président?

M. Fortin (Pontiac) : Non, il ne semble pas y avoir eu d'enjeu particulier, M. le député, mais ça me semble quand même de la bonne pratique.

M. Villeneuve : Vous me donnez deux minutes, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Alors, si vous voulez, je vais suspendre deux minutes, sans problème. Alors je suspends les travaux deux petites minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 30)

(Reprise à 11 h 37)

Le Président (M. Bourgeois) : Ça va? M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, bien, je vais laisser le député de Berthier reprendre, mais peut-être juste à titre d'information qu'il avait demandée tout à l'heure, là, pour les données obtenues du SPVM par rapport aux équipements sur des vélos : 750 billets en 2016, 827 billets en 2017. Voilà. Alors, je m'excuse, c'était pour M. le député de Deux-Montagnes. Voilà. Allez-y, M. le député de Berthier, c'est tout ce que j'avais.

Le Président (M. Bourgeois) : M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui. M. le Président, j'ai beau lire les deux textes, là... Concrètement, qu'est-ce que ça change? Parce que, si ça ne change rien, on va garder le texte qu'on avait avant, tu sais.

M. Fortin (Pontiac) : Je vous comprends, je vous comprends. Peut-être, M. Unterberg, voulez-vous être plus techniquement précis avec M. le député que moi, je le serais?

M. Villeneuve : Qu'est-ce que, concrètement, ça change? J'ai mon hypothèse, là, mais je veux voir si...

Le Président (M. Bourgeois) : Alors, M. Unterberg.

M. Unterberg (Jérôme) : Oui, bien, c'est une source, en termes de droit, là, qui vient disposer, là... On soumet de manière assez péremptoire un débat qui pourrait surgir.

J'explique. Sur la question de l'affichage, on a vu un peu plus tôt, là, qu'il pourrait y avoir une interprétation, par exemple, vous l'avez soulevé, issue de l'interprétation de la Loi sur la protection du consommateur. Bien, au départ, si je parle de la LPC, je parle d'un service. Pas un service rendu par l'État, mais un service... si j'allais dans un commerce. On vient dire que l'affichage ici, ce n'est pas un service, là, qui est rendu, là, par une simple pratique commerciale, mais bien l'État. Puis là on ne veut pas, évidemment, là, désavouer la valeur des services rendus par d'autres choses que l'État, là, mais vous comprenez le point, là, en termes de qui fournit la prestation. Si je paie quelque chose puis que je vais dans un commerce, que je m'attends à un service en contrepartie puis que je ne reçois pas le service en contrepartie, c'est sûr que je pourrais assimiler ça à une rupture d'obligation, puis que je veux mon argent en contrepartie, c'est sûr. Si c'est un droit qui appartient à l'État, comme l'impôt, comme les permis d'immatriculation, permis de conduire, ainsi de suite, bien, un droit qui appartient à l'État, c'est sûr que ce n'est pas traité, au sens de la loi, de la même manière.

Ce qu'on vient dire ici, c'est qu'il n'y ait pas d'interprétation pour celui qu'on pourrait croire qui rend le service, par exemple l'opérateur sur l'autoroute 25. Les sommes qui sont là appartiennent à l'État au même sens que... parce que ce n'est pas un service au sens de la Loi sur la protection du consommateur, par exemple, c'est véritablement une prestation rendue par l'État pour laquelle il y a un droit qui doit être versé. Ce droit-là, en toutes circonstances, ce que 179 vient dire, c'est qu'il appartient à l'État, puisqu'il n'est pas ce qu'on pourrait assimiler autrement, peut-être... il y a peut-être d'autres interprétations, mais je fais la suite de ce que vous exposez, il n'est pas celui qu'on pourrait assimiler à un service rendu qui fait que ce serait une prestation rendue par un représentant, par exemple, commerçant.

Ici, là — ma collègue me glisse des mots-clés — dans le fond, ici, ce que ça fait, c'est que le percepteur... en fait, l'opérateur devient un agent percepteur d'un droit de l'État. Mais ça, ce n'est pas une pratique inusitée non plus, là. Il arrive fréquemment, là, qu'en effet on considère que ce n'est pas parce que... TVQ, TPS, ce serait un bel exemple. TVQ, TPS, on sait que l'argent n'appartient pas à la personne qui a perçu, là. Ce n'est pas parce que je charge le 15 \$ sur le 100 \$ de service, là, qu'il m'appartient, pas une seule seconde.

• (11 h 40) •

M. Villeneuve : O.K. Vous me corrigez si je me trompe, là, j'essaie de me démêler ça, là, mais ce que je comprends, c'est qu'à l'époque, lorsque l'entente a été signée... Là, on inverse. On inverse, finalement. On dit que c'est l'État, maintenant, qui a présence et non pas l'entreprise qui... Il y a comme une... On fait comme inverser les rôles, là, et, dans le fond, c'est peut-être pour se prémunir contre le fait que, si... Parce qu'on peut faire un lien, je pense, effectivement, avec le recours, donc, qui est devant la cour présentement, qui pourrait, d'une certaine façon, faire en sorte que le MTQ soit obligé de perdre certains montants par rapport à ce recours-là. Si jamais... l'hypothèse que l'Union des consommateurs gagnait, il y aurait une perte au niveau de l'État. Si on inverse, comme à 179 on semble le faire, c'est que, là, l'État ne serait plus vulnérable par rapport à ça, est-ce que je me trompe?

M. Unterberg (Jérôme) : Moi, je ne serais pas à l'aise pour, évidemment, commenter une cause qui est pendante devant le tribunal, mais... Donc, je ne serais pas à l'aise de commenter, là, une cause pendante devant le tribunal, mais il est clair que ce qu'on cherche à formuler ici, ce n'est pas une nouvelle tendance, là, ce n'est pas quelque chose d'inusité. C'est sûr que l'État fait valoir, là, s'il y avait un débat ici... l'affichage, c'est une règle issue de l'État, ce n'est pas une pratique commerciale. Puis ici, à notre sens, ça a toujours été un droit, par le truchement de l'action d'un agent percepteur, appartenant à l'État.

M. Villeneuve : Donc, concrètement, si... Là, j'aimerais ça que vous me répondiez pour que je puisse bien comprendre, là. Il y a comme une inversion, là. Ce n'est plus l'entreprise, maintenant, ça devient un droit pour le gouvernement...

Une voix : ...

M. Villeneuve : ...oui, c'est ça, dans la portion qui lui est due, ça devient intouchable. Peu importe un recours, peu importe une cause devant les tribunaux, peu importe, celle dont on parle ou une future cause, ça devient un droit, ça devient donc intouchable au niveau des sommes que le gouvernement considère être les siennes.

M. Unterberg (Jérôme) : Je suis d'accord avec votre dernière partie de l'interprétation. La seule chose que j'aimerais rappeler, c'est que, dans notre interprétation, ça a toujours été un droit appartenant à l'État. Donc, il peut y avoir matière à débat, je pense, le ministre exposait tantôt, ça se peut bien que le juge ne se rallie pas aux conclusions recherchées par le demandeur. Alors, on vous dit que, dans les deux cas, ce n'est pas l'interprétation du ministère. Et d'ailleurs on pourrait voir, dans certains documents qui attestent ça... puis là peut-être qu'on rentrerait peut-être dans un débat devant le tribunal, mais, dans notre interprétation, ce n'est pas nouveau, ça, pour... Il y a un débat — en tout respect pour ceux qui font leur représentation devant le tribunal — le juge va en disposer. M. le ministre tantôt a attiré l'attention sur le fait qu'on n'aurait pas d'application rétroactive. Ça fait que, si les gens avaient un droit... bon, mais, s'ils avaient un droit, est-ce que c'est une raison pour le législateur de toujours se subordonner à cette interprétation-là? Ça, ça appartient au législateur d'en disposer.

M. Villeneuve : Oui. Puis ce qu'on comprend aussi, c'est que, dans la cause pendante, si jamais il y avait un montant à verser, le gouvernement risque d'y perdre des sommes. Avec ce qu'on préconise avec 179, une situation comme... est vécue présentement par rapport au recours qu'il y a sur la 25, concernant ladite affaire dont on parle depuis tantôt, là, avec le changement, avec le 179 actuel, on viendrait éviter que le gouvernement, finalement, perde des sommes dans des... Est-ce que c'est rétroactif?

M. Unterberg (Jérôme) : Non, bien, en fait...

M. Villeneuve : Non, non, mais je veux dire, si le gouvernement risque de perdre des sommes, là, éventuellement, dans une cause.

M. Unterberg (Jérôme) : Le ministre a exposé un peu plus tôt, là, qu'il y avait un article... puis je crois que c'est à 211, si c'était adopté, on va voir nommément qu'il n'y a pas d'application rétroactive. Donc, il ne reste plus que le débat que vous soulevez, c'est-à-dire les parties devant le tribunal. Puis là je ne veux pas qualifier d'aucune façon les prétentions des gens parce qu'on ne veut pas rentrer dans ce débat-là, mais ça met fin au débat. Puis je pense que, si on va voir les conclusions recherchées puis les sommes en jeu, c'est intéressant pour le futur d'en disposer, là. Puis je pense que, si... Tu sais, on aurait pu dire... Je pense que l'article 211 aurait pu être interprété de manière, on va dire, passive, là, c'est-à-dire, s'il n'y a pas eu d'article. Là, si le législateur décide de faire clairement la chose, aucune application rétroactive, c'est qu'il ne veut pas qu'il y ait de débat là-dessus.

Mais, s'il n'y avait pas eu d'article 211, quelqu'un aurait pu dire : Bien, il n'a pas dit qu'il y avait de l'application rétroactive, là, parce qu'on ne voit pas qu'il y a d'application rétroactive nulle part dans les articles précédents. Là, on le dit ici, là. Ça fait que, clairement, si c'était ça, là, c'est parce qu'on... Dans le fond, les gens qui ont fait valoir leurs représentations vont pouvoir être entendus, puis il n'y aura pas d'action législative qui va venir mettre fin ou qui couperait court à une partie de leur compensation si c'était reconnu.

Maintenant, je ne veux pas entrer en débat, mais je pense que pour la partie, on va dire, passée, en tout respect, là, ce n'est pas...

M. Villeneuve : Si c'était à refaire, ça serait ça.

M. Unterberg (Jérôme) : Non, mais je dirais... Non, bien...

M. Villeneuve : En gros, là, si c'était à refaire, le gouvernement s'assurerait, finalement, d'avoir l'outil nécessaire pour éviter de payer des sommes ou de rembourser si...

M. Unterberg (Jérôme) : Certains vont faire valoir que l'interprétation du gouvernement n'a pas été rejetée, là, devant le tribunal.

M. Villeneuve : Pas encore.

M. Unterberg (Jérôme) : Pas encore, puis peut-être jamais, O.K.?

M. Villeneuve : Peut-être. Tout à fait.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, c'est plutôt que... Est-ce que les gens qui ont fait un recours... Tu sais, parce que, bon, c'est quand même important, là, tu vas devant le tribunal, puis tu fais valoir tes droits, là, puis là... plus droit de cause. S'il y en a une, ils maintiennent leurs droits. Puis, s'il y a des conclusions, l'article 211 va dire : Ce n'est pas applicable pour eux autres.

Maintenant, je soumetts très, très, très respectueusement que, si on regarde les sommes en jeu, ce n'est pas ça, là, qui va débalancer la situation dans les recours actuels. Mais peut-être qu'évidemment ça peut se poser pour le futur. Mais le futur, il est quoi ici? Il n'est pas la question pécuniaire, je vous le soumetts respectueusement, il est la question de disposer de manière pérenne de la question de l'affichage. Si ce n'est pas clair que c'est un service de l'État dans l'affichage... Bien, disons que, si c'est clair que c'est un service de l'État pour l'affichage, mais ce ne l'est pas pour les droits passibles... C'est un tout, à un moment donné, la prestation d'un service.

M. Villeneuve : Je comprends ce que vous me dites, mais peut-être que j'ai mal saisi, mais, à la lecture de 179, je pense que, là, on est sur un problème d'affichage. Mais il pourrait se poser un tout autre problème qui n'est pas l'affichage, qui pourrait toucher les sommes en question, mais le 179 vient, d'une certaine façon, assurer au gouvernement, là, qu'il se... excusez le terme, mais blinder, finalement, par rapport à d'éventuelles pertes dues à un jugement de cour, mais qui ne serait pas nécessairement lié à l'affichage mais à autre chose, toujours dans l'administration d'un pont privé par le privé. Voilà, c'est tout ce que je dis. D'ailleurs, il y a d'autres endroits... Oui, allez-y, monsieur.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est parce que, justement, là, si on regarde, là, dans les cahiers que le ministre a fournis, là, on voit... peut-être la partie à laquelle je réfère... Puis je ne dis pas qu'il n'y a pas de débat possible, sinon je nierais le point que les gens vont faire valoir devant le tribunal, puis un tribunal pourra apprécier la chose, là. Mais, si on regarde les parties supprimées, c'est qu'on comprend que c'est les parties qui s'appliquent. On dit, donc, page gauche, là, donc à la page 390 du document : «Les péages, les frais et les intérêts perçus par un partenaire — ce qu'on appelait tantôt «l'agent percepteur», je soumetts respectueusement — ou pour son compte appartiennent à celui-ci, à moins que l'entente de partenariat n'en dispose autrement.

«Lorsque l'entente de partenariat prévoit que les montants des péages et des frais visés par la présente loi appartiennent en tout ou en partie à l'État, les montants qui appartiennent à l'État sont portés au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre institué en vertu du paragraphe 1^o de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports.»

Donc, on soumet que, par l'application, là, déjà, il y a des représentations qui favorisent l'interprétation que ce sont des sommes appartenant à l'État. C'est vrai que 179 vient mettre de manière encore plus fortement, péremptoirement l'interprétation, mais... Et je comprends que vous, vous pourriez dire : Ah! bien, le péage puis l'affichage, c'est deux choses. Nous, on le soumet comme une interprétation d'une prestation de service rendu. Quand on rend un service, il y a des questions... la nature même du service, mais il y a la question aussi, dans toute convention, dans toute entente, du paiement de celui-ci, puis ça, ça se rattache aux éléments du paiement pour faire en sorte que ce soit vraiment interprété, en toutes circonstances, comme une prestation du service de l'État. Je le soumetts respectueusement.

• (11 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, j'ai le député de Deux-Montagnes aussi, qui désire poser... si vous voulez prendre une pause, M. le député de Berthier. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Je m'éloigne peut-être un petit peu de l'étude du projet de loi, j'en suis conscient, mais la question du péage est tout de même importante, spécialement au niveau de l'autoroute 25. Il y a eu des reportages par le passé, même au niveau des bureaux de circonscription dans notre secteur en particulier, on a encore régulièrement des doléances de citoyens qui reçoivent une facture, par exemple, et qui disent ne pas avoir reçu les préavis qui ont précédé, et souvent la facture est passablement gonflée parce qu'on invoque, justement, des délais sans paiement. Peut-être juste voir quelles ont été les mesures prises de votre côté pour éviter ce type de pratique. On ne remet pas en question d'aucune façon le principe lui-même, mais n'empêche qu'il y a des citoyens qui... sans dire semaine après semaine, mais régulièrement nous interpellent, là, pour des avis qu'ils disent ne pas avoir reçu.

M. Villeneuve : Qu'ils déménagent, hein, qu'ils déménagent.

M. Charette : Oui, non, tout à fait, tout à fait.

M. Villeneuve : Ils sont déménagés puis ils reçoivent le compte six mois plus tard par la cour. Alors, il y a...

M. Charette : Et les tarifs exigés dans pareilles circonstances sont passablement gonflés. Je le mentionnais, il y a eu quelques reportages, mais juste voir quelles sont les vérifications qui ont pu être faites, là, pour s'assurer que pareille situation soit corrigée.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, de façon plus générale, là, si je peux m'exprimer ainsi, on a regardé, tant de notre côté, à combien d'utilisateurs, possiblement, un cas similaire pourrait se produire. Ce qu'on comprend des données, c'est que 80 % des utilisateurs, en partant, ont un transpondeur. Donc, eux, évidemment, là, ne reçoivent pas cette tarification-là.

Encore faudrait-il pour, effectivement, qu'une situation comme ça se produise, par exemple, que quelqu'un ait déménagé et n'ait pas fait le changement d'adresse approprié et que, par exemple, on envoie la poste à mon ancienne adresse, et moi, je n'ai pas fait le changement pour m'assurer que cette poste-là est redirigée. Mais dans la très grande majorité des cas, l'enveloppe se rend à destination, si je peux dire ainsi, là. Et c'est ce qu'on a constaté de par, simplement, les paiements qui sont faits par les gens.

Ça ne va pas sans dire que, dans certaines circonstances, il y a des gens qui, effectivement, considèrent que... disons, l'infraction ne s'est pas rendue ou... l'infraction... la tarification qu'ils devaient payer ne s'était pas rendue jusqu'à eux, ça arrive dans une très petite proportion des cas. Mais, de façon générale et des vérifications qu'on a faites, ça ne semble pas être quelque chose qui est très fréquent.

M. Charette : Et quelle est l'obligation, justement, de l'entreprise par rapport aux différentes factures qui sont émises? Quelles sont ces obligations de contrôle, d'une part? Et est-ce qu'il y a pénalité, ultimement? Quel est le suivi que le ministère est en mesure d'assurer pour que le citoyen, ultimement, ne soit pas indûment taxé, là, de retard?

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

M. Fortin (Pontiac) : Dans la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, il y a, justement, une obligation ou une possibilité pour le plaignant, la personne, là, qui considère qu'il a reçu une facture qu'il ne devrait pas recevoir, disons, d'outrepasser, si je veux, la compagnie en question, de s'adresser directement au ministère, qui, lui, va regarder, va analyser avec le plaignant la situation. Et, dans certains cas, c'est arrivé, effectivement, que certaines tarifications ont été retirées pour une raison ou une autre. Mais il y a un processus à l'intérieur du ministère pour que ces gens-là puissent s'adresser et avoir leur cas réévalué non pas par la compagnie en question, mais par le ministère des Transports.

M. Charette : À l'inverse, est-ce que la compagnie peut devoir subir des pénalités si jamais ce type d'erreur là survenait trop... pas trop rapidement, mais trop souvent? Est-ce qu'il y a un principe de pénalité qui pourrait s'appliquer?

M. Fortin (Pontiac) : Dans l'entente de partenariat, il y a effectivement des obligations par rapport à la qualité du déneigement, ou la qualité de l'entretien, ou à diverses obligations de la part du partenaire en question. Cependant, il n'y a pas de pénalité prévue pour ce cas-là spécifique. Il y a évidemment la possibilité que le plaignant lui-même se fasse rembourser, mais il n'y a pas de pénalité, il n'y a pas de nombre de tarifications erronées, disons, à partir duquel il y aurait une pénalité monétaire ou financière associée pour le partenaire.

M. Charette : Est-ce que c'est une avenue qui est envisagée, éventuellement, pour une meilleure prestation de services? Est-ce que c'est quelque chose qui avait été évalué par le ministère, de...

M. Fortin (Pontiac) : À l'époque, je ne peux pas vous répondre. Je ne sais pas si ça a été évalué à l'époque, M. le député. Je vous dirais, du volume de plaignants qui viennent au ministère, je ne suis pas certain que c'est quelque chose qui serait nécessairement... Ça ne veut pas dire que ça n'arrive pas. Ça arrive, effectivement. Il y a des gens qui se sont fait annuler la tarification qui avait été demandée. Mais je ne sais pas si on est à un volume suffisant pour nécessiter une modification à l'entente qui pourrait entraîner en contrepartie des coûts supplémentaires à l'utilisateur.

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

M. Villeneuve : Dans la même veine que mon collègue de Deux-Montagnes, M. le Président, où retrouve-t-on cette possibilité-là pour l'utilisateur de, justement, avoir recours à, entre guillemets, une médiation ou, à tout le moins, à un regard différent de la part du ministère suite à... Avant d'aller à la cour, c'est ce que je comprends, avant d'aller à la cour, donc, l'automobiliste, bon, peut plaider sa cause, si je peux dire comme ça, auprès du ministère. Où retrouve-t-on cela? Est-ce que l'entreprise qui envoie le billet, c'est inscrit quelque part où vous pouvez... C'est ça, ma question.

M. Fortin (Pontiac) : Je comprends ce que vous dites, là. Bien, il y a une disposition dans la loi. Quand la loi sur les partenariats en matière d'infrastructures de transport avait été adoptée, à l'article 8, on dit qu'«une personne insatisfaite de l'examen d'une plainte par un partenaire ou du résultat de cet examen peut s'adresser au ministre». Maintenant, à savoir exactement comment c'est communiqué avec le client...

Une voix : C'est écrit sur l'avis.

M. Fortin (Pontiac) : ...c'est écrit sur l'avis. Voilà.

M. Villeneuve : C'est écrit sur l'avis, donc, en tout temps, vous pouvez contacter le ministère des Transports pour une contestation ou une... O.K. C'est bon.

Le Président (M. Iracà) : 179, questions, commentaires, interventions?

M. Villeneuve : Bien, écoutez, M. le Président, je me posais la question. Là, je comprends que c'est spécifiquement sur un cas particulier puis que l'interprétation qu'on en a faite à l'époque... on préfère revenir sur une interprétation encore plus solide de la part des gens du ministère avec l'article 179. Je veux juste savoir, au niveau des péages... Au Québec, il y en a d'autres, péages, et je pense entre autres aux zecs. Pas les zecs, mais... Bien, il y a des zecs où il y a un droit de passage, il y a aussi des petits ponts, là, qui sont aussi... pas nécessairement... Est-ce qu'ils sont sur le réseau du ministère des Transports? Je ne suis pas certain, parce que, souvent, c'est dans des... Mais quels autres péages qu'on a qui seraient assujettis à ceci?

M. Fortin (Pontiac) : Pouvez-vous répondre? Pouvez-vous répondre à la question?

Une voix : Aucun autre.

M. Villeneuve : Venez vous asseoir, madame. Venez vous asseoir, là.

Le Président (M. Iracà) : On va faire ça formellement, hein? On vous entend chuchoter depuis tantôt, là. Vous allez être obligée de dire votre nom, par exemple, et votre titre.

Mme Charland (Line) : Line Charland, je suis la directrice de la Gestion des ententes de partenariat. Donc, il y a deux ententes de partenariat au Québec — sur le pont de la 25 et sur le pont de la 30 — qui sont régies par le ministère des Transports.

M. Villeneuve : O.K. Sauvez-vous pas, sauvez-vous pas.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, pas trop vite

M. Villeneuve : Allez-vous-en pas. Parce que je sais qu'il y a d'autres... Comme les zecs, ce n'est pas un chemin considéré par le MTQ, c'est ça?

Mme Charland (Line) : Bien, ce n'est pas géré par une entente de partenariat public-privé.

M. Villeneuve : O.K. Parce que je sais qu'il y a des ponts où il y a un péage... en Mauricie entre autres, où il y a un pont qui a un péage, mais ce n'est pas du ressort...

Mme Charland (Line) : C'est ça, ce n'est pas...

M. Fortin (Pontiac) : Si on parle d'à l'intérieur des zecs, effectivement, ce n'est pas du ressort du ministère des Transports.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça, exactement. C'était ma...

M. Fortin (Pontiac) : Ça, je serais bien mal placé pour vous dire ce qui est le cas.

M. Villeneuve : Non, c'est bon, c'était juste pour voir. Donc, il y a juste la 30 et la 25, donc, qui...
• (12 heures) •

Le Président (M. Iracà) : Article 79, questions, commentaires, interventions? L'article 179, excusez-moi, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 179 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 179. Alors, pour les autres articles de tarification, les employés du ministère adorent tellement le salon bleu qu'ils vont revenir cet après-midi avec nous pour la suite des articles, les valeureux employés du ministère.

Alors, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 12 h 1)

(Reprise à 15 h 18)

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.

Alors, lors de la suspension des travaux, nous en étions à l'étude... et nous l'avions adopté, 179. Nous sommes présentement... parce qu'on voulait faire certains articles concernant les tarifs, notamment cinq articles, nous en sommes au troisième, à savoir le 180.1. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 180.1 : Insérer, après l'article 180 du projet de loi, le suivant : 180.1. L'article 14.2 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin du premier alinéa, de «Ces normes ne sont pas soumises à la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1).»

M. le Président, il est proposé d'insérer l'article 180.1 au projet de loi. Cette disposition vise à modifier l'article 14.2 de la Loi sur les véhicules hors route, chapitre V-1.2, afin d'uniformiser sa rédaction avec celle de l'article 289 du Code de la sécurité routière en y clarifiant que ces normes ne sont pas soumises à la Loi sur les règlements, chapitre R-18.1.

• (15 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Ça va? Ça va? Il n'y a pas d'autres... Alors, sur cet article, questions, commentaires, interventions? Alors, vous avez lu l'article 180. Mme la secrétaire, c'est 180?

La Secrétaire : Non, non, 180.1, le nouvel article.

Le Président (M. Iracà) : 180.1, un ajout d'un nouvel article en lien avec l'amendement.

La Secrétaire : C'est ça, c'est un nouvel article.

Le Président (M. Iracà) : Oui, avec un amendement. Alors, sur l'amendement qui fait l'ajout du nouvel article, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : ...compréhension, c'est un peu chinois, là. Je voudrais juste comprendre, là, un peu plus concrètement ce que ça veut dire, là. Notamment, quand on dit : «Ces normes ne sont pas soumises à la Loi sur les règlements», on fait référence aux règlements... Juste peut-être... désolé, là.

M. Fortin (Pontiac) : C'est exactement le même enjeu qu'on a traité un peu plus tôt, là, dans le cadre de l'étude de l'article 62 du projet de loi, où on disait ce même texte-là, «ces normes ne sont pas soumises à la Loi sur les règlements», quand on parlait des manuels de signalisation routière. Donc, c'est exactement la même chose que plus tôt.

Le Président (M. Iracà) : 180.1, amendement pour l'ajout de l'article, 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'amendement prévoyant l'ajout de l'article 180.1, tel que lu par le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Alors, si j'ai bien compris la démarche, nous sautons directement à l'article 206. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 206, M. le Président : Les panneaux de signalisation routière I-422 et I-425, décrits et illustrés au Tome V du manuel intitulé «Signalisation routière» selon les normes établies et consignées par le ministre des Transports en vertu du deuxième alinéa de l'article 289 du Code de la sécurité routière, sont réputés être une signalisation appropriée au sens de l'article 297.1 de ce code, édicté par l'article 66.

Les normes établies dans ce tome qui concernent les signaleurs, notamment quant aux vêtements qu'ils doivent porter, sont réputées être établies en vertu de l'article 303.3 de ce code, édicté par l'article 67, jusqu'à l'entrée en vigueur d'un règlement pris en vertu de cet article 303.3.

M. le Président, le premier alinéa de l'article 206 du projet de loi propose de reconnaître comme signalisation appropriée les panneaux de signalisation I-422 et I-425 qui sont déjà décrits et illustrés au manuel *Tome V — Signalisation routière* et utilisés par les partenaires privés. La description des panneaux comprend déjà la liste des renseignements qu'une telle signalisation doit contenir et tient compte de la volonté d'informer les usagers et celle d'assurer la sécurité routière.

Le deuxième alinéa de l'article 206 du projet de loi est une mesure transitoire permettant d'appliquer les normes existantes au manuel jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement pris en application de l'article 303.3 du code édicté par l'article 67 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 206, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 206, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 211. S'il vous plaît, à la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président. Je me rends à l'article 211. Voilà.

Article 211 : L'article 63 est déclaratoire.

Le premier alinéa n'a pas d'effet à l'égard des demandes en justice, incluant les demandes d'autorisation pour exercer une action collective, introduites avant le (indiquer ici la date de la présentation du présent projet de loi) concernant une signalisation routière relative à un péage.

M. le Président, la disposition proposée par l'article 63 du projet de loi vise à clarifier que la signalisation routière n'est pas une pratique de commerce. L'article 211 du projet de loi prévoit que cette disposition est déclaratoire, mais qu'elle n'a pas d'effet sur les demandes en justice introduites avant le 8 décembre 2017 qui concernent une signalisation routière relative à un péage.

Cette disposition est nécessaire, puisque la question de savoir si les panneaux de signalisation indiquant la tarification d'un pont à péage constituent une pratique de commerce interdite est soumise à la Cour supérieure dans le cadre d'une action collective.

Le Président (M. Iracà) : 211, questions, commentaires, interventions, l'article lu par M. le ministre? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : ...parce que la première réaction que j'ai eue quand M. le ministre a lu l'article 211, c'est de voir que la date n'était pas inscrite, mais on nous la précise plus bas.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, effectivement. C'est simplement que, quand les cahiers ont été préparés, là, on n'avait pas la date de présentation du projet de loi, mais on va la changer pour le 8 décembre 2017, qui était la date de présentation du projet de loi.

M. Villeneuve : Donc, elle va être mise en place, c'est ça? Elle va être...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, effectivement.

M. Villeneuve : O.K. Donc, est-ce qu'on le fait avant l'adoption ou on le fait après? Sur le dépôt... Oui, allez-y.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, mais c'est ça, mais c'est la date de présentation du projet de loi, donc le 8 décembre 2017 sera indiqué au terme de nos discussions, là.

M. Villeneuve : Donc, lorsqu'on arrivera à la fin pour voter, c'est ce que je comprends?

M. Fortin (Pontiac) : La date, c'est celle du 8 décembre, donc la date que le projet de loi a été présenté. Mais, si vous voulez qu'on le change par amendement, on peut le faire tout de suite, mais, sinon, ça change...

M. Villeneuve : Parce que je comprends qu'elle n'était pas déposée à ce moment-là. On ne savait pas quand il serait déposé.

M. Fortin (Pontiac) : C'est simplement parce que, quand la loi a été rédigée, on ne savait pas quel jour ce serait déposé, c'est ça.

M. Villeneuve : C'est ça, j'avais saisi, mais je me disais : Pourquoi ne pas l'ajouter maintenant? Je ne sais pas, je pose la question.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, on peut le faire maintenant.

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Ça ne change absolument rien, si vous le préférez comme ça.

M. Villeneuve : Non, non, laisse-le, laisse-le comme ça. C'est correct, c'est correct.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. C'est bon.

M. Villeneuve : Ça pourrait se faire, mais c'est correct aussi que ça soit comme ça.

Le Président (M. Iracà) : 211, questions, commentaires, interventions? Ça va? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 211 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 211, adopté. Alors, M. le ministre, selon la procédure que vous aviez suggérée, nous revenons présentement à l'article 64, l'article auquel nous étions rendus.

M. Fortin (Pontiac) : 64, vous me dites, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : S'il vous plaît, oui, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Parfait. Article 64 : L'article 293 de ce code est modifié par l'insertion, dans le texte anglais du premier alinéa et après «sports events», de «or competitions».

L'article 64 du projet de loi vise à apporter une précision terminologique au texte anglais de l'article 293 du code.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires, article 64? Ça va? Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 64 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 65. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 65 : L'article 295 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, dans le paragraphe 3° et après «piétons», de «ou pour cyclistes»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 5°, de «où le conducteur d'un véhicule routier visé à l'article 413 est dispensé des obligations imposées par cet article» par «visés par un arrêté ou un règlement pris en application de l'article 414, selon le cas»;

3° par l'ajout, à la fin, du paragraphe suivant :

«9° réserver des espaces pour la recharge en énergie des véhicules routiers électriques ou hybrides rechargeables.»

M. le Président, premièrement, la modification proposée au paragraphe 3° de l'article 295, elle vise à introduire la possibilité pour le gestionnaire d'un chemin public d'identifier un passage pour cyclistes au moyen d'une signalisation routière, à l'instar d'un passage pour piétons. La signalisation pour le passage des cyclistes est montrée ci-après, à la figure 1.

Deuxièmement, la modification proposée au paragraphe 5° de cet article est une mesure de concordance en lien avec le pouvoir des municipalités de désigner, par règlement, un passage à niveau prévu au deuxième alinéa de l'article 414, édicté par l'article 103 du projet de loi.

Troisièmement, le paragraphe 9° qu'il est proposé d'ajouter à cet article vise à conférer le pouvoir d'installer une signalisation permettant des espaces réservés pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. La signalisation pour ces espaces réservés est montrée ci-après, à la figure 2.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, 65, questions, commentaires? C'est clair? C'est une bonne idée, en plus. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Article 65, tel que lu par M. le ministre, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 66, on l'avait déjà adopté. Alors, nous sommes présentement à l'article 67.

M. Fortin (Pontiac) : 67. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 303.2, du suivant :

«303.3. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit, lorsque la circulation est dirigée par un signaleur en raison de travaux, veiller à ce que le signaleur respecte les normes établies par règlement du ministre concernant notamment les vêtements que doit porter le signaleur.

«Le présent article s'applique également à toute personne qui, pour le compte de la personne responsable de l'entretien d'un chemin public, réalise des travaux sur un tel chemin.

«Tout signaleur est tenu de se conformer à ces normes.»

M. le Président, l'article 67 du projet de loi propose de conférer au ministre le pouvoir d'établir, par règlement, des normes concernant le signaleur lors de travaux de construction, notamment en ce qui concerne les vêtements que doit porter le signaleur. Ces normes seront désormais opposables au gestionnaire du chemin public concerné, à toute personne qui exécute des travaux pour le compte de ce dernier et à tout signaleur.

Jusqu'à maintenant, ces normes étaient prévues au *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, dans son volume *Travaux*. Il y est également question, notamment, de signaux, de panneaux, du pantalon du signaleur, de sa veste et du drapeau utilisé, figures 1 et 2.

L'objectif de la mesure est d'accroître la sécurité du signaleur. Il est également proposé, dans la poursuite de ce même objectif, d'augmenter les amendes prévues aux articles 313 et 314.2, tel que proposé par les articles 68 et 70 du projet de loi, c'est-à-dire 200 \$ à 400 \$, au lieu de 100 \$ à 200 \$, pour le conducteur d'un véhicule routier; 80 \$ à 100 \$, au lieu de 15 \$ à 30 \$, dans les autres cas.

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

M. Villeneuve : Oui. Hormis la hausse des amendes, c'était possible de le faire par règlement, c'est ce je comprends, et là on l'inscrit dans la loi? La loi permettait déjà? Je veux juste comprendre pourquoi on...

• (15 h 30) •

M. Fortin (Pontiac) : ...c'était possible de faire par règlement?

M. Villeneuve : Oui, c'est ça.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement, là, quand c'était fait par les normes du tome de *Signalisation routière*, il n'y avait pas d'obligation réelle du signaleur de porter de tels vêtements, et donc il n'y avait pas nécessairement d'obligation d'uniformité des signaleurs. Ce qu'on vient faire, vous avez raison, outre les amendes pour les conducteurs et les autres, c'est de créer une réelle obligation de la part du signaleur d'être identifié de façon uniforme partout sur tous les chantiers.

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

M. Villeneuve : Non, c'est bon. Ça répond à mon questionnement, là.

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

M. Charette : Encore une fois — c'est parce que le sujet nous permet d'aborder la question de la signalisation sans que ce soit lié à l'étude du projet de loi lui-même — malheureusement, depuis nos derniers échanges, il y a quelques semaines maintenant, il y a un autre travailleur qui est décédé. On se souvient qu'au moment des consultations des représentants de leur association avaient un certain nombre de revendications. Oui, il a été rapidement question de l'uniforme lui-même, mais il y avait d'autres mesures de sécurité qui étaient souhaitées, là, de la part de l'association. J'essayais de voir un peu les articles où on pourrait positionner ces préoccupations-là et je ne le voyais pas. Donc, je ne sais pas si, à travers un échange, on ne pourrait pas convenir de certains principes, quitte à identifier l'emplacement exact par la suite. Notamment au niveau du corridor de sécurité, il y avait des inquiétudes réelles, de leur côté, au niveau aussi de la visibilité de leurs véhicules. Bref, je vous lance ça un petit peu hors contexte ou, du moins, c'est lié de façon très, très subtile au présent article, mais ce serait de voir où on pourrait aborder ces questions-là avec peut-être un petit peu plus d'attention.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui, bien, j'apprécie l'intervention du député de Deux-Montagnes. Effectivement, là, depuis qu'on s'est vus la dernière fois, il y a eu un événement tragique impliquant les travailleurs du ministère des Transports, comme il y en avait eu avec les entrepreneurs ou des travailleurs d'entreprises privées au cours de la dernière année. Effectivement, ce sont des incidents qu'on doit tenter d'éviter avec toute la mesure du possible. Et il y a effectivement des mesures qui peuvent être prises pour améliorer la sécurité des travailleurs, puis il y en a d'autres qui, dans certains cas, n'auraient probablement pas eu d'impact majeur. Je pense aux cas auxquels vous faites référence, quand on parle des vêtements, entre autres, ce n'est probablement pas ce qui aurait pu sauver la vie du travailleur en question, sauf que ça demeure quand même quelque chose qui est important et qui avait été mentionné, effectivement, par les signaleurs.

Les articles 68 et 70 parlent notamment des amendes, qui étaient une des préoccupations de l'association des signaleurs en travaux routiers, si je ne m'abuse, qui était venue en consultation lors de la commission parlementaire. Donc, les mesures qui sont réellement proposées, effectivement, là, dans le projet de loi sont celles des vêtements et des amendes. Je comprends bien certaines des préoccupations aussi par rapport aux emplacements des équipements, sauf que les chantiers sont tous différents aussi, donc ça devient un peu difficile de normer exactement où les différents emplacements doivent être et comment les corridors de sécurité doivent être établis. Donc, c'est les deux mesures qui sont retenues et présentées dans le cadre du projet de loi, effectivement.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Charette : Je vois à travers l'article 68, peut-être, effectivement, la possibilité de discuter de certains de ces points-là. Donc, allons-y avec le 67 puis on pourra y revenir dans quelques instants.

Le Président (M. Iracà) : Très bien, très bien. M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça, c'est que, tantôt, on avait l'impression que c'était déjà obligatoire, parce qu'il y a eu un article en 2015, janvier 2015, où, à l'époque, le ministre des Transports semblait dire que, maintenant, il envoyait la consigne, l'obligation, donc, au niveau de... Donc, le gouvernement impose cet habillement depuis janvier 2015. C'est pour ça qu'on avait l'impression que c'était déjà une obligation, mais là... Alors, je veux dire, on essaie juste de comprendre. Il semblerait que c'était déjà imposé par le ministère, mais là vous nous dites que ce n'est pas le cas, ça fait que... On ne réécrira pas l'article de 2015, là, mais...

Le Président (M. Iracà) : On va laisser le ministre avec son caucus de cabinet.

(Consultation)

M. Fortin (Pontiac) : Dans le fond, M. le député, là, ce que j'en comprends, c'est qu'effectivement la norme est au *Tome V* de la *Signalisation routière*. On peut dire que c'est une obligation, si on veut, mais disons qu'on croyait qu'il y avait lieu de la clarifier et de l'imposer de façon plus directe à travers la loi.

M. Villeneuve : ...que le travail est fait en termes d'uniformisation, étant donné que le gouvernement avait, à l'époque... le ministère avait, à l'époque, dit : Je vous l'impose, mais on comprend qu'il n'avait pas les assises légales pour le faire. Aujourd'hui, on vient se les donner, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, disons que c'est plus clair que ça l'était par le passé.

M. Villeneuve : Oui, O.K. C'est beau.

Le Président (M. Iracà) : Article 67, je constate qu'il n'y a plus d'intervention. S'il n'y en a plus, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 67 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 67, adopté. Il y a eu un amendement de distribué pour l'ajout d'un article, à savoir l'article 67.1. Je comprends que, M. le ministre, vous allez en faire la lecture et les explications.

M. Fortin (Pontiac) : Article 67.1, M. le Président : Insérer, après l'article 67 du projet de loi, le suivant : 67.1. L'article 311 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le texte anglais, de «flag man» par «flag person».

Le Président (M. Iracà) : Alors, je pense qu'on comprend tous pourquoi. Vous avez des questions, commentaires sur l'amendement qui ajoute l'article 67.1? Alors, s'il n'y a pas...

M. Villeneuve : Nous sommes sans voix.

Le Président (M. Iracà) : Nous sommes sans voix. Je pense que c'est on ne peut plus clair. Alors, s'il n'y a pas d'intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 67.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : L'amendement proposant l'ajout de l'article 67.1 est adopté. Alors, article...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Non, c'est pour les fins d'enregistrement. Article 68. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, article 68, pour lequel il y aura également un amendement, si je ne m'abuse. Donc, article 68 : L'article 313 de ce code est modifié :

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, de «15 \$ à 30 \$» par «80 \$ à 100 \$»;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «15 \$ à 30 \$» par «80 \$ à 100 \$».

M. le Président, l'article 68 du projet de loi modifie l'article 313 du code en faisant passer les amendes de 80 \$ à 100 \$ dans les cas suivants : d'abord, lorsque des personnes autres que des conducteurs de véhicules routiers ne se conforment pas à la signalisation installée en vertu du code ou qu'ils n'obéissent pas aux ordres d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux — pour ce dernier, en lien avec le nouvel article 303.3 édicté par l'article 67 du projet de loi; et enfin lorsque des cyclistes circulent sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes, pour faire suite à votre interrogation à l'article 67, je pense?

• (15 h 40) •

M. Charette : Effectivement, toujours dans la volonté d'essayer de trouver le meilleur endroit pour aborder, là, ce type de question là. Parmi les échanges, là, lors de la consultation, je me souviens qu'on déplorait la petitesse des amendes, notamment, qu'on comparait ce type d'infraction là à une simple infraction au Code de la route qui est encore moins sévère, par exemple, que la conduite avec le téléphone cellulaire ou un appareil électronique en main. Donc, est-ce que ça nous semble, avec les expériences des derniers mois... Parce que, oui, il y a eu l'expérience malheureuse il y a quelques jours à peine, mais ces dernières années il y a eu plusieurs accidents aussi qui ont eu cours dans une zone de travaux avec signaleur. Est-ce que l'on se sent suffisamment informés à travers une simple amende, là, qui est rehaussée de façon, ma foi, presque symbolique? Est-ce qu'on a considéré, de votre côté, également des points d'inaptitude? Est-ce que c'est des éléments qui ont fait l'objet d'une réflexion, de votre côté?

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

M. Fortin (Pontiac) : L'idée, pour répondre à une question bien précise du député de Deux-Montagnes par rapport aux points d'inaptitude — et on n'y fait pas référence, là, dans le projet de loi — c'est d'augmenter de trois à quatre les points d'inaptitude dans le règlement qui suivra. Donc, c'est l'objectif et l'intention du gouvernement à ce moment-ci.

M. Charette : C'est à travers le règlement que cette précision-là serait faite. Et pourquoi ne pas l'intégrer au projet de loi directement?

M. Fortin (Pontiac) : Parce qu'on pourrait le modifier plus facilement par la suite. C'est simplement ça. Il n'y a pas d'autre enjeu, là. Mais, si jamais on choisit de modifier les points d'inaptitude, comme on le fait à l'occasion et souvent, en fait, on pourrait le faire par règlement, ce qui serait plus simple.

M. Charette : Et, si on regarde les montants qui sont proposés, est-ce qu'on est en mesure de faire un parallèle avec d'autres types d'infraction? On est sans doute dans la bracket des infractions mineures. Est-ce qu'il n'y a pas une gradation, au niveau des amendes, qui permettrait de rehausser le degré de gravité de l'infraction commise?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, ça peut se qualifier de différentes façons, disons, là. Il y a effectivement l'amende ici pour ce qui est de ne pas se conformer à la signalisation installée ou ne pas obéir, disons, à un brigadier scolaire, qui a un mandat, disons, plutôt important que celui de protéger nos enfants. Alors, je crois que les deux se comparent plutôt bien, disons. Et un peu plus tard, à l'article 70, on verra les amendes qui seront doublées, là, dans le cas, justement, des dispositions par rapport à l'article 311 concernant le non-respect des ordres d'un signaleur. Donc, quand même, ça m'apparaît plus qu'une offense mineure comme le décrit le député, là.

M. Charette : Juste pour ma gouverne personnelle, si éventuellement une personne est en infraction dans un chantier, donc qu'elle ne respecte pas la signalisation, mais qu'elle roule aussi trop rapidement, est-ce que ce sont des amendes cumulatives? Est-ce que le policier peut non seulement donner une contravention pour non-respect de la signalisation, mais également une contravention pour, par exemple, un excès de vitesse? Est-ce que la pénalité peut être cumulative à différentes...

M. Fortin (Pontiac) : Donnez-moi un instant. Je veux vérifier votre question et m'assurer qu'on a la bonne réponse. Donnez-moi un petit instant, M. le Président. Oui, tu peux suspendre si tu veux.

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

(Suspension de la séance à 15 h 44)

(Reprise à 15 h 45)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions à une question du député de Deux-Montagnes à l'article 68. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président. Donc, l'article 68, là, fait référence à quelqu'un autre qu'un conducteur de véhicule routier. Donc là, on parle d'un cycliste, disons, qui n'obéirait pas, disons, là, le signaleur ou le brigadier scolaire. Donc, celui-là se verra remettre une infraction de 80 \$ à 100 \$. Ce qu'on verra à l'article 70, c'est pour le conducteur d'un véhicule qui, lui, en ce moment, a une amende de 100 \$ à 200 \$, celle-là passera de 200 \$ à 400 \$. Et évidemment ça, c'est pour le non-respect des ordres d'un signaleur, mais les amendes de vitesse, disons, qui sont doublées en zone de construction, le demeurent, à ce niveau-là. Donc, ça, ça ne change pas du tout, là.

M. Charette : C'est cumulatif. On peut être et sanctionné pour non-respect de la signalisation et sanctionné pour...

M. Fortin (Pontiac) : Oui. C'est deux infractions complètement différentes, oui.

M. Charette : Parfait. Merci.

M. Fortin (Pontiac) : Voilà. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Merci, M. le ministre. Article 68, questions, commentaires? Évidemment, vous avez tous vu qu'il y a un amendement de déposé en lien avec l'article 68. Avant d'adopter, évidemment, l'article 68, on va étudier l'amendement. Mais, avant de l'étudier, le ministre va le lire. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci. Donc, article 68 : Remplacer le paragraphe 1° de l'article 68 du projet de loi par le paragraphe suivant :

1° par l'ajout, à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante : «Dans le cas d'un cycliste, l'amende est toutefois de 80 \$ à 100 \$.»

Cet amendement-là prévoit essentiellement de conserver une amende de 15 \$ à 30 \$ à l'égard de toute autre personne autre qu'un conducteur de véhicule routier ou que le cycliste qui ne se conforme pas à la signalisation installée en vertu du code, article 310, ou qui n'obéit pas aux ordres d'une personne chargée de diriger la circulation lors de travaux. Dans le cas du cycliste, l'amendement proposé est de 80 \$ à 100 \$.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Sur l'amendement proposé à l'article 68, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement proposé à l'article 68 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Nous revenons à l'article 68, mais nous l'avions quand même passablement étudié. Je pose la question quand même : Est-ce qu'il y a des questions ou des interventions sur l'article 68? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 68, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 69. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 69 : L'article 314.1 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «310 à 312» par «310, 311.1 ou 312».

M. le Président, l'article 69 du projet de loi modifie l'article 314.1 du code, une disposition pénale, afin de supprimer la référence au conducteur d'un véhicule routier dans le cas d'une infraction à l'article 311 concernant le non-respect des ordres et signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux.

Le montant de l'amende pénale applicable à ce conducteur est reformulé au nouvel article 314.2 édicté par l'article 70 du projet de loi : 200 \$ à 400 \$, au lieu de 100 \$ à 200 \$.

L'objectif de cette mesure est d'accroître la sécurité lorsque la circulation est dirigée. Rappelons que des normes seront désormais applicables à l'égard du signaleur notamment en ce qui concerne ses vêtements, tel que le propose le nouvel article 303.3 du code édicté par l'article 67 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 69, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 69 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 70. S'il vous plaît, à la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : 70, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : S'il vous plaît.

• (15 h 50) •

M. Fortin (Pontiac) : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 314.1, du suivant :

«314.2. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 311 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 400 \$.»

M. le Président, l'article 70 du projet de loi propose le nouvel article 314.2 au code afin de reformuler la disposition pénale applicable au conducteur d'un véhicule routier dans le cas d'une infraction à l'article 311 concernant le non-respect des ordres et signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux.

Le montant de l'amende pénale applicable à ce conducteur est porté au double : 200 \$ à 400 \$, au lieu de 100 \$ à 200 \$.

L'objectif de cette mesure est d'accroître la sécurité lorsque la circulation est dirigée. Rappelons que des normes seront désormais applicables à l'égard du signaleur notamment en ce qui concerne ses vêtements, tel que le propose le nouvel article 303.3 du code édicté par l'article 67 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 70, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 70 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 71. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 71 : L'article 322 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «utilisée dans l'un ou l'autre» par «réservée aux virages à gauche dans les deux»;
2° par la suppression de «un dépassement ou».

M. le Président, l'article 71 du projet de loi propose une modification à l'article 322 du code afin de préciser l'interdiction de dépasser par la voie du centre réservée aux virages à gauche dans les deux sens sur un chemin public divisé en trois voies — figure 1.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Questions, commentaires, 71? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 71 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 71, adopté. 72. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Article 72 : L'article 323 de ce code est modifié par le remplacement de «utilisée dans l'un ou l'autre» par «réservée aux virages à gauche dans les deux».

M. le Président, l'article 72 du projet de loi propose une modification à l'article 323 du code afin de préciser l'interdiction de dépasser par la voie du centre réservée aux virages à gauche dans les deux sens sur un chemin public divisé en cinq voies, tel que la figure 1 l'illustre.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 72, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 72 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 72, adopté. 73. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 73 : L'article 326 de ce code est modifié par le remplacement de «dispositif de séparation» par «dispositif physique surélevé».

L'article 73 du projet de loi apporte une précision terminologique en remplaçant «dispositif de séparation» par «dispositif surélevé» dans l'objectif d'une harmonisation avec le *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le Président (M. Iracà) : 73, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 73 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 73, adopté. 74. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 74 : L'article 326.1 de ce code est modifié :
1° par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, de «lignes de démarcation de voie suivantes» par «marques suivantes appliquées sur la chaussée»;

2° par l'ajout, à la fin du premier alinéa, du paragraphe suivant :

«4° un marquage à l'intérieur duquel se retrouvent des hachures.»;

3° par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

«En outre de ce qui est prévu à l'article 344, au paragraphe 1° du deuxième alinéa de l'article 348 et à l'article 378, le premier alinéa ne s'applique pas lorsque le conducteur peut effectuer sans danger l'une des manoeuvres suivantes :
«1° s'engager sur un chemin public à partir de l'accotement de celui-ci ou à partir d'un chemin privé ou d'un terrain privé;

«2° quitter une voie obstruée ou fermée;

«3° effectuer un virage à gauche pour s'engager sur un chemin privé ou un terrain privé;

«4° effectuer un virage à droite pour s'engager sur l'accotement, sur un chemin privé ou sur un terrain privé;

«5° s'engager dans une voie réservée aux virages à gauche dans les deux sens;

«6° traverser une voie de circulation réservée exclusivement à certains véhicules.»

M. le Président, l'article 74 du projet de loi modifie l'article 326.1 du code afin d'apporter une précision d'ordre technique concernant le marquage sur une chaussée et les hachures pouvant s'y trouver dans l'objectif d'une harmonisation avec le *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le deuxième alinéa proposé pour cet article est une reformulation des dispositions actuelles prévues au deuxième alinéa afin de préciser adéquatement le comportement à adopter en présence d'un marquage : ligne continue simple ou double, ligne discontinue et hachures.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 74, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 74 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 74, adopté. 75. M. le ministre, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Bon, M. le Président, je vais vous proposer de procéder en bloc pour les articles qui traitent de photoradars, donc les articles 75, 83, 156, amendement à 165, 166, 168... pardon, 188 — mes excuses, pas 168, 188 — et 210.

Le Président (M. Iracà) : Et l'amendement, c'était pour l'article...

M. Fortin (Pontiac) : 165.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, est-ce que j'ai le consentement pour procéder de cette façon?

M. Villeneuve : Pour qu'on les regarde tous ensemble, oui?

M. Fortin (Pontiac) : Pour les mêmes raisons que ce matin.

M. Villeneuve : Ça me va. C'est beau, pas de problème.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : C'est noté. Alors, je pense avoir le consentement, avec des hochements de têtes? Nous allons procéder avec l'article 75, dans l'ordre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. L'article 75 : L'article 322 de ce code est remplacé par le suivant... 332, je m'en excuse :

«332. La vitesse d'un véhicule routier peut être mesurée par un cinémomètre photographique approuvé par le ministère des Transports et par le ministère de la Sécurité publique.

«Une photographie d'un véhicule routier obtenue au moyen d'un tel cinémomètre photographique est admissible en preuve dans toute poursuite pénale pour la sanction d'une infraction à une limite de vitesse, lorsque :

«1° l'endroit où elle a été prise, en référant à un identifiant ou autrement, la date et l'heure auxquelles elle a été prise, la limite de vitesse permise et la vitesse enregistrée par l'appareil sont apposés sur celle-ci;

«2° le véhicule routier et le numéro de sa plaque d'immatriculation sont visibles sur celle-ci.

«En l'absence de toute preuve contraire, les éléments visibles ou apposés sur la photographie font preuve de leur exactitude et de l'endroit où elle a été prise, sauf la limite de vitesse permise lorsqu'elle est fixée en vertu de l'un des articles 299, 303.1 ou 329.

«Un arrêté pris en application du premier alinéa est publié à la *Gazette officielle du Québec*.»

M. le Président, l'article 332 du code prévoit la présomption d'exactitude des informations visibles ou inscrites sur la photographie prise par un cinémomètre photographique et de l'endroit où elle a été prise. Les modifications proposées à l'article 75 du projet de loi visent essentiellement à indiquer que cette présomption s'applique dès que le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministre de la Sécurité publique ont approuvé l'appareil utilisé. L'arrêté approuvant cet appareil est publié à la *Gazette officielle du Québec*.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 75, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, merci, M. le Président. Juste pour ma gouverne, le radar photo, si on veut, le cinémomètre...

M. Fortin (Pontiac) : Cinémomètre, c'est un beau terme, hein?

M. Villeneuve : Oui, c'est ça, ça fait penser aux anciens cinémas. Vous n'avez pas connu ça? Bon, je vais arrêter de parler de ça, je me vieillis à chaque instant. Mais ça fonctionne comment? C'est quelqu'un qui contrôle, quand même... qui décide de prendre un véhicule en photo ou c'est automatique, par la vitesse?

M. Fortin (Pontiac) : C'est fait automatiquement, mais à tous les jours, si je ne m'abuse, les policiers... un policier formé pour bien... — c'est quoi, le terme? — pour bien...

Le Président (M. Iracà) : Mme la secrétaire peut le trouver, si vous voulez, comme «cale-pied».

M. Fortin (Pontiac) : Pardon? Ah! comme «cale-pied», oui, vous pourrez trouver le terme exact. Mais pour bien... pas roder, mais...

Une voix : Calibrer.

M. Fortin (Pontiac) : ...calibrer — merci...

M. Villeneuve : Calibrer. Ah! pas «fine tuning», mais calibrer.

M. Fortin (Pontiac) : ...merci, M. le conseiller politique — pour bien calibrer l'appareil. Il le fait tous les jours, si je ne m'abuse. Et donc c'est des policiers qui sont formés pour calibrer les appareils pour qu'eux-mêmes puissent prendre la photo lorsqu'ils détectent un abus de vitesse dans le périmètre immédiat autour de cet appareil.

M. Villeneuve : Le calibrage est fait en fonction de la vitesse permise?

M. Fortin (Pontiac) : En fonction d'une vitesse permise. Il faudrait le vérifier avec les gens du ministère, à savoir...

M. Villeneuve : Exemple, si tu es dans une zone de 70, le calibrage est fait à 70, et automatiquement toute personne excédant cette vitesse se voit... recevoir par la poste, éventuellement...

M. Fortin (Pontiac) : Pas nécessairement, mais le calibrage est fait, lui, en fonction de...

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Le calibrage est fait aux six mois par un policier? O.K., mais c'est au policier de décider à partir de quelle vitesse celui-ci administre...

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Prenez donc la parole, si ça ne vous dérange pas, monsieur, ça va être plus simple.

Le Président (M. Iracà) : Alors, on va faire ça de manière officielle. J'ai le consentement. Alors, si vous voulez bien vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre à la question du député de Berthier.

M. Corbin (Gervais) : Gervais Corbin, directeur au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, à la question du député de Berthier.

• (16 heures) •

M. Corbin (Gervais) : Oui, bien, le calibrage se fait, disons, aux six mois, c'est fait avec un véhicule de la Sûreté du Québec, où l'on compare la vitesse du radar photo avec celle du radar sur le véhicule. Puis à ce moment-là ce n'est pas nécessaire de faire de la vitesse au-delà de ce que permet l'appareil, là, il y a un déclenchement qui est fait... on s'arrange pour qu'il y ait un déclenchement du radar photo au moment où le véhicule circule, pour ne pas faire des excès de vitesse lors du calibrage en tant que tel, et on compare les deux valeurs pour s'assurer que c'est dans les mêmes proportions.

M. Villeneuve : Oui, ça, ça va pour le calibrage. Mais au-delà de cela, lorsque c'est installé en place dans une zone, exemple, de 70, à quel moment le... Vous allez me dire que c'est selon le calibrage qu'aurait fait le policier, là, mais il doit calibrer selon la zone dans laquelle il installe...

M. Corbin (Gervais) : O.K. Là, je comprends. C'est le seuil de déclenchement, là, qui vous intéresse.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Voilà.

M. Corbin (Gervais) : Bon, O.K. Bon, on détermine un seuil de déclenchement, c'est fait par les policiers de la Sûreté du Québec, puis ce seuil-là est un petit peu au-delà de la limite permise pour donner une certaine marge de manoeuvre aux conducteurs. Et puis à partir de là, lorsque la vitesse est au-delà de ce seuil de déclenchement là, bien, ça déclenche l'appareil, il y a une photo qui est prise, et puis il y a l'information de la vitesse, là, qui est enregistrée, et puis il y a aussi une deuxième photo, là, qui est prise pour s'assurer que tout a bien fonctionné.

M. Villeneuve : Donc, pour ma compréhension, disons que c'est une zone de 70 et qu'on l'ajuste à 73, et donc quelqu'un qui dépasserait 73, automatiquement, se verrait pris en photo. Est-ce qu'automatiquement les gens qui sont pris à défaut... en haut, là, je donne un exemple de 73, est-ce qu'automatiquement... ou il y a une discrétion quant à l'envoi du billet, de la contravention ou si c'est...

M. Corbin (Gervais) : L'information est transmise à la Sûreté du Québec, la Sûreté du Québec analyse le dossier et puis regarde la photo, identifie le propriétaire du véhicule à partir de l'immatriculation, et puis l'information est transmise au Bureau des infractions et amendes du ministère de la Justice, qui, elle, produit, au nom du DPCP, là, un rapport d'infraction.

M. Villeneuve : Est-ce qu'il y a un pouvoir discrétionnaire au niveau des policiers de donner ou non, donc, un billet d'infraction si jamais il y avait un dépassement? Alors, c'était plus ça, ma question. Est-ce que ce pouvoir discrétionnaire là est aussi appliqué lorsque c'est fait non pas par un cinémomètre, mais par un policier qui nous intercepte sur la route? Parce que, là, il y a un pouvoir de discrétion. Est-ce que ce pouvoir de discrétion là est aussi appliqué, à ce moment-là, avec les cinémomètres?

M. Corbin (Gervais) : Bien, il est appliqué, je dirais, avec deux possibilités. C'est déterminé en fonction du seuil de déclenchement de l'appareil. Donc, il y a un premier...

M. Villeneuve : Il pourrait ne pas se rendre plus loin aussi, là?

M. Corbin (Gervais) : Oui. Puis, lorsque l'infraction est commise, bien, à ce moment-là, le policier peut être en mesure de porter un jugement en fonction de l'information qui... de la preuve en tant que telle.

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

M. Charette : Toujours dans la perspective de mieux comprendre cette réalité-là, on sait qu'il y a eu des recours devant les tribunaux au cours des dernières années. On sait qu'il y a eu un jugement aussi par rapport à cette notion-là de photoradars. Est-ce que vous pourriez nous résumer un petit peu quels étaient les motifs retenus par le juge pour invalider un certain nombre de contraventions et nous dire en quoi pareil article nous aiderait à remédier à cette situation-là qui était peut-être un petit peu ambivalente, là, pour plusieurs?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, je vais demander à quelqu'un qui s'est penché de façon très exacte sur le jugement de pouvoir vous aider, on parle de Julie Massé, du ministère.

Le Président (M. Iracà) : Alors, ça va, M. le député de Deux-Montagnes? Mme Massé, simplement vous présenter ainsi que votre titre.

Mme Massé (Julie) : Julie Massé, avocate légiste à la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports.

En fait, oui, il y a eu le jugement Bove qui a été rendu le 28 novembre 2016, où, en fait, ce n'est pas la preuve qui a été contestée, mais la manière de présenter la preuve. La manière dont on procédait, c'est que le policier confirmait avoir certains éléments sur le rapport d'infraction, et ces éléments-là étaient confirmés par plusieurs personnes, donc, des fois, par le fabricant, mettons, pour la validation dans certains cas, pour l'inspection par certains agents de la paix, donc, il y a des policiers qui vérifiaient la présence du panneau de signalisation. Il y avait un policier qui procédait à la vérification, et on avait concentré tous ces éléments de preuve dans le rapport d'infraction qui était signé par un policier, et dans ce rapport on attestait que le policier avait constaté personnellement ces faits-là. Par contre, ce n'était pas le cas parce que c'était l'ensemble de plusieurs personnes. Donc, le poursuivant était capable de prouver chacun des éléments de preuve, sauf que, lors de ce procès-là, bien, la preuve a été qualifiée par le juge de preuve par ouï-dire, et la personne a été acquittée, ce qui a fait qu'on a dû modifier les manières de faire au niveau du poursuiveur. On a rajouté plusieurs compléments au rapport d'infraction qui viennent dire qui a vérifié quoi, qui n'a pas vérifié quoi. Ça fait plusieurs compléments, là. On a à peu près sept compléments au rapport d'infraction pour chacune des infractions, et cette manière de faire là a été confirmée comme correcte par la Cour du Québec dans le jugement Arkaïf le 31 mars 2017.

Donc, la manière, là... La Cour du Québec a vraiment examiné tous les compléments et a dit que maintenant la preuve était conforme, donc on a pu recommencer à poursuivre. Mais c'est sûr que, là, il faut qu'on attache beaucoup de compléments d'information, donc ça complexifie notre preuve. Ça fait des constats d'infraction, quand les gens le reçoivent, avec beaucoup de papiers, donc ça a un impact.

M. Charette : C'est très apprécié comme éclairage, mais est-ce qu'au niveau du projet de loi lui-même les articles proposés visent, justement, à permettre de compléter la preuve de façon satisfaisante ou ce qui nous est proposé est complètement indépendant, là, des différents recours devant les tribunaux, là, au cours des dernières années?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre. Mme Massé.

Mme Massé (Julie) : Oui, en fait, ce qu'on vient faire, c'est qu'on vient simplifier la preuve. Nos appareils, on les utilise depuis presque neuf ans, on sait qu'ils sont fiables. On a beaucoup d'exigences aussi au plan technique quand on fait les appels d'offres. On a le règlement qui vient prévoir la validation, la vérification. Il y a tous les rapports des inspections qui sont conservés dans un registre, donc tous les éléments sont là. Par contre, au niveau des tribunaux, on vient simplifier la preuve que le poursuivant va devoir faire.

M. Fortin (Pontiac) : Mme Massé a raison dans ce qu'elle dit, de toute évidence, là, mais la preuve, elle est acceptée par la cour en ce moment. C'est qu'elle est très fastidieuse, disons, pour l'État à monter, et donc, effectivement, on vient simplifier la preuve qui est demandée par le tribunal.

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

M. Villeneuve : Oui, tantôt, on a abordé... Madame vient de nous dire que, maintenant, il y a des appareils très performants, c'est ce que j'ai cru comprendre, après neuf ans d'ajustements, si on peut dire ça comme ça. Comment on

détermine le pourcentage ou la vitesse à laquelle va se déclencher l'appareil? Exemple, dans une zone de 100 kilomètres-heure, comment on le détermine? Est-ce qu'on dit : C'est 10 %, 15 %, 20 %?

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

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, c'est ça. Ma compréhension, c'est que c'est à la discrétion du policier qui installe, le seuil minimal à partir duquel cet appareil est déclenché là. Donc, un policier, par exemple, disons... corrigez-moi si j'ai tort, là, mais un policier, par exemple, un jour de verglas, pourrait dire : Bien, le seuil minimal dans une zone de 70, il va être à 72, pour s'assurer que les gens conduisent de façon sécuritaire, puis une journée de beau soleil, il pourrait dire : C'est 75. Ma compréhension, c'est que c'est à la discrétion du policier de Sûreté du Québec qui, ce matin-là, installe l'appareil... là, je parle d'un appareil amovible, là, mais c'est à la discrétion du policier, comme l'amende dont vous parliez, là, qu'un citoyen peut recevoir quand un policier l'arrête, demeure à la discrétion du policier également.

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

M. Villeneuve : C'est la même chose pour les radars statiques, ceux qui sont... C'est la même chose? Parce que, tantôt, on parlait de calibrage. Après le cale-pied, maintenant...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, non, c'était mon terme qui était mauvais.

M. Villeneuve : Non, c'était parfait, calibrage.

M. Fortin (Pontiac) : Ce que je voulais dire, c'est l'indication du seuil minimal, là, qui est déterminé au quotidien quand on déplace un photoradar.

M. Villeneuve : Oui? O.K., parce que je comprends qu'ils vérifient le calibrage de ces appareils-là à tous les six mois, mais ça ne donne pas la vitesse... Bien, évidemment, ils peuvent changer de zone, évidemment, donc un pourcentage selon... Vous me dites que vous y allez selon la météo, mais ce n'est, évidemment, jamais...

M. Fortin (Pontiac) : C'est un exemple, c'est un exemple. C'est selon le jugement du policier, là.

M. Villeneuve : Oui, mais ce n'est jamais en bas de la limite permise.

M. Fortin (Pontiac) : Pas à ma connaissance, non.

M. Villeneuve : Parce que ce ne serait pas... Avec ce qu'on a là, on ne pourrait pas poursuivre, on ne pourrait pas poursuivre la personne.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, ce n'est effectivement pas une infraction d'aller en dessous.

M. Villeneuve : D'accord. Mettons qu'il fait très beau, il n'y a pas de vent, là, puis il n'y a pas de feuilles, puis l'asphalte est vraiment sec, il fait très beau, on parle de quel pourcentage sur une zone de 100?

M. Fortin (Pontiac) : C'est à la discrétion du policier.

M. Corbin (Gervais) : On n'a pas cette information-là, nous, au ministère.

M. Villeneuve : O.K. Ah bon!

M. Corbin (Gervais) : Oups! Excusez-moi.

M. Fortin (Pontiac) : Non, ça va. Non, non, ça va, allez-y.

M. Villeneuve : O.K., vous n'avez pas cette information-là. Alors, j'imagine, enfin... O.K. Bien, c'est bon, ça ne répond pas à ma question, mais...

M. Fortin (Pontiac) : Il n'y a pas de norme applicable, c'est réellement selon la discrétion du policier.
• (16 h 10) •

M. Villeneuve : Ça répond à ma question, mais je n'ai pas l'information que je cherche. Mais ça répond à ma question, même si je n'ai pas l'information que je cherche. Parfait. Merci, monsieur.

Le Président (M. Iracà) : On veut tous le savoir, hein? J'attendais impatiemment la réponse, mais je me doutais qu'on ne l'aurait pas.

Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions, article 75? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 75 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 83. M. le ministre, à la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Article 83 : L'article 359.3 de ce code est remplacé par le suivant :

«359.3. L'arrêt à un feu rouge peut être vérifié au moyen d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges approuvé par le ministre des Transports et par le ministre de la Sécurité publique.

«Une photographie d'un véhicule routier obtenue au moyen d'un tel système photographique est admissible en preuve dans toute poursuite pénale pour la sanction d'une infraction à l'article 359 lorsque :

«1° l'endroit où elle a été prise, en référant à un identifiant ou autrement, ainsi que la date et l'heure auxquelles elle a été prise sont apposés sur celle-ci;

«2° le feu de circulation en cause, le véhicule routier et le numéro de sa plaque d'immatriculation sont visibles sur celle-ci.

«En l'absence de toute preuve contraire, les éléments visibles ou apposés sur la photographie font preuve de leur exactitude et de l'endroit où elle a été prise.

«Un arrêté pris en application du premier alinéa est publié à la *Gazette officielle du Québec*.»

M. le Président, comme l'article 332 du code, l'article 359.3 de ce code prévoit la présomption d'exactitude des informations visibles ou inscrites sur la photographie prise, dans ce cas-ci, par un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges et de l'endroit où elle a été prise. Les modifications proposées à cet article par l'article 83 du projet de loi visent essentiellement à indiquer que cette présomption s'applique dès que le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministre de la Sécurité publique ont approuvé l'appareil utilisé. L'arrêté approuvant cet appareil est publié à la *Gazette officielle du Québec*.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 83, questions, commentaires, interventions? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, je veux juste comprendre. La personne n'est pas identifiée physiquement, là, c'est vraiment tout automatisé?

M. Fortin (Pontiac) : Exact.

M. Villeneuve : O.K. Et comment ça fonctionne? C'est le propriétaire qui...

M. Fortin (Pontiac) : Cet article-là, si moi, je le comprends bien, c'est exactement le même article qu'on a étudié précédemment, mais on parle des feux rouges plutôt que des photoradars, oui.

M. Villeneuve : Oui, bien, les photoradars, je me rappelle que... je pense que la personne est prise en photo, arrière, avant, il faut identifier la personne qui est au volant? Pas nécessairement? Ce n'est pas le propriétaire?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, la personne qui conduit le véhicule n'est jamais celle qui va recevoir l'amende. C'est toujours le propriétaire du véhicule en question.

Le Président (M. Iracà) : 83, questions, commentaires, interventions?

M. Villeneuve : Oui, c'est parce que ça nous amène toujours la question, mais ça a déjà été posé, assurément, là, mais la personne qui reçoit le constat d'infraction n'était pas au volant, c'est quelqu'un d'autre, mais...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, il y a possibilité de désigner. Par exemple, si vous prêtiez votre véhicule à votre fils, et votre fils... et vous recevez par la poste un constat d'infraction, il y a possibilité de désigner le fait que c'est votre fils qui conduisait le véhicule à ce moment-là et que lui paie l'infraction en question. Ça se retrouve...

M. Villeneuve : Il faut que le propriétaire identifie la personne qui était au volant de son véhicule à ce moment-là.

M. Fortin (Pontiac) : Exact.

M. Villeneuve : Ceux qui ont des flottes de véhicules, là... malgré qu'en général tu as un véhicule attribué, là, mais... O.K.

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

M. Charette : Je suis rassuré par la dernière précision. Je vous ai parlé de mon fils avec sa trottinette, mais je ne vous ai pas mentionné que j'ai une fille qui a son permis de conduire et qui parfois prend mon véhicule. Donc, je pourrais lui signifier la responsabilité de la contravention, donc, c'est une opération qui est possible.

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement. À l'article 592.1 : «Lorsque le propriétaire n'était pas le conducteur au moment où l'infraction a été constatée, le conducteur et le propriétaire peuvent transmettre au poursuivant, dans les 15 jours de la signification du constat d'infraction, une déclaration signée par eux identifiant le conducteur...» Donc, essentiellement, si vous dites : Ma fille, tu avais le véhicule en question à la date en question, qu'est-ce qui t'a passé par la tête pour commettre une telle infraction?, elle pourrait te dire : Je m'excuse, papa, je n'aurais pas dû conduire à une telle vitesse, et alors, là, vous allez conjointement envoyer une signification du constat, une signification pour dire qu'essentiellement c'était votre fille et non vous qui étiez au volant.

M. Charette : Donc, M. le Président, je note l'heure, 16 h 15, je vais lui faire entendre cette portion-là de notre échange ce soir, sans faute. Merci.

Le Président (M. Iracà) : C'est enregistré. Parfait. Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Mais, ultimement, là, dois-je comprendre qu'ultimement la personne qui pourrait être prise à régler la note, c'est vraiment le propriétaire?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, tout à fait.

M. Villeneuve : Parce qu'imaginons une autre situation où la personne qui est au volant, avec qui vous avez une très bonne entente, tout va bien, mais, bon, l'infraction est commise, elle est partie, elle est disparue dans la nature, pas capable de la rejoindre. Même si vous savez que c'est cette personne-là qui était au volant à ce moment-là, quel est le recours du propriétaire du véhicule pour dire : Écoutez, ce n'était pas moi, c'était telle personne, mais, bon, on n'est plus en bons termes, donc elle ne veut pas, évidemment, soit payer l'amende ou admettre même que c'est elle qui était au volant, cette personne-là? Comment ça...

M. Fortin (Pontiac) : J'aurais dû continuer la lecture...

M. Villeneuve : Allez-y, M. le ministre, on vous écoute religieusement.

M. Fortin (Pontiac) : ...de l'article 592.1 : «En cas de refus du conducteur de signer la déclaration, le propriétaire peut néanmoins transmettre celle-ci au poursuivant et en aviser le conducteur. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur.»

M. Villeneuve : O.K. Donc, ça veut dire, à quelque part aussi, il va falloir que... il y a un processus qui va s'enclencher pour que cette personne-là admette, finalement, que c'était elle qui était au volant, on s'entend, là, parce que, sinon, elle peut bien dire que ce n'était pas elle qui était au volant. Mais là c'est une autre histoire à régler à la cour.

M. Fortin (Pontiac) : Exact, exact.

Le Président (M. Iracà) : 83, questions, commentaires, interventions?

M. Fortin (Pontiac) : Mais n'envoyez pas cette partie-là à votre fille, M. le député.

M. Charette : Je vais choisir mes extraits.

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Iracà) : S'il n'y a pas d'autre intervention à l'article 83 tel que lu par M. le ministre, est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 83, adopté. Nous allons faire un bond de quelques pages jusqu'à l'article 156.

M. Fortin (Pontiac) : Donnez-moi un petit instant, M. le Président, je bondis comme vous tous.

Le Président (M. Iracà) : Absolument.

M. Fortin (Pontiac) : Voilà. Article 156 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 592.4.1, du suivant : «592.4.2. En cas d'infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, un agent de la paix, le fournisseur de l'appareil, son fabricant ou toute personne autorisée à en effectuer l'entretien n'est pas tenu de témoigner oralement au procès à moins qu'une assignation autorisée par un juge lui enjoignant de se présenter pour témoigner ne soit délivrée conformément au Code de procédure pénale (chapitre C-25.1). En ce cas, l'article 63 de ce code ne s'applique pas.

«Le juge n'accorde l'autorisation visée au premier alinéa que s'il est convaincu que le témoignage de cette personne est utile, selon le cas, pour que le poursuivant prouve la perpétration d'une infraction, pour que le défendeur bénéficie d'une défense pleine et entière ou pour que le juge puisse trancher une question qui lui est soumise.»

M. le Président, l'article 156 du projet de loi propose d'insérer l'article 592.4.2 au code afin d'encadrer l'assignation des témoins lors des procès où est mise en preuve une photographie prise par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.

Le témoignage d'un agent de la paix du fournisseur de l'appareil, de son fabricant ou de toute personne autorisée à en effectuer l'entretien devra être préalablement autorisé par un juge. Ce dernier ne devra l'autoriser que s'il est convaincu que le témoignage de cette personne est utile, selon le cas, pour que le poursuivant prouve la perpétration d'une infraction, pour que le défendeur bénéficie d'une défense pleine et entière ou pour que le juge puisse trancher une question qui lui est soumise.

Cette autorisation permettra d'éviter que ces personnes soient appelées à témoigner inutilement, de mieux utiliser les ressources des tribunaux dans un contexte où de nombreuses poursuites pénales sont intentées à la suite de preuves recueillies par ces appareils alors que l'encadrement de ceux-ci assure leur fiabilité.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député de Berthier, sur l'article 156.

M. Villeneuve : Qu'en est-il présentement? En fait, je comprends qu'on veut alléger le fardeau de la preuve, on veut faire diminuer le dossier.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, par exemple, le défendeur peut demander à ce que ces personnes-là comparaissent. Alors, bien honnêtement, ça nous semble excessif de demander à ce que le fabricant apparaisse en cour à moins que le juge ne trouve une bonne raison pour que celui-ci ne soit présent, alors c'est pour ça, l'introduction.

M. Villeneuve : Est-ce que je dois comprendre que le défendeur, dans le fond, se voit... parce qu'à sa demande, automatiquement, c'était accordé, tandis que, là, le juge pourra décider si sa demande est acceptée ou non.

M. Fortin (Pontiac) : Si sa demande est utile ou non et doit être acceptée ou non.

M. Villeneuve : Utile ou non. Bien, il va juger si c'est pertinent ou non qu'il puisse entendre...

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement.

M. Villeneuve : Donc, on enlève... en tout cas, plutôt, on remet entre les mains du juge la discrétion d'accorder ou non au défendeur le droit de faire entendre des témoins que lui juge pourtant... Alors, il aura à faire une preuve supplémentaire devant le juge pour se défendre.

• (16 h 20) •

M. Fortin (Pontiac) : Mais le juge doit s'assurer que le défendeur bénéficie d'une défense pleine et entière. Alors, si le juge considère que, sans le témoin en question, sa défense n'est pas pleine et entière, il devra accepter la demande du défendeur.

Le Président (M. Iracà) : 156, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 156 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 156, adopté. 165, s'il vous plaît. Alors, on va procéder à la lecture de l'article 165 avec les explications, tout de suite après l'amendement avec les explications, et on va adopter l'amendement avant l'article 165.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Je commence par l'article.

Le Président (M. Iracà) : L'article 165.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 165 : L'article 634.3 de ce code est modifié :

1° par le remplacement du premier alinéa et de ce qui précède le paragraphe 1° du deuxième alinéa par ce qui suit : «Les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ne peuvent être utilisés que pour contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière »;

2° par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «deuxième» par «premier»;

3° par le remplacement, dans quatrième alinéa, de «premier ou» par «paragraphe 3° du».

M. le Président, l'article 165 du projet de loi propose de modifier l'article 634.3 du code afin que celui-ci porte uniquement sur les endroits où peuvent être utilisés les cinémomètres photographiques et les cinémomètres photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

Les obligations quant à la manière d'utiliser ces appareils seraient dorénavant encadrées par l'article 634.4 de ce code édicté par l'article 166 du projet de loi. L'article 165 du projet de loi est également de concordance avec les articles 75, 83

et 166 du projet de loi, qui visent à appliquer la présomption d'exactitude des informations visibles ou inscrites sur la photographie prise par un de ces appareils et de l'endroit où elle a été prise dès que l'appareil utilisé a été approuvé par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ainsi que le ministre de la Sécurité publique.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Vous avez tous reçu un amendement en lien avec l'article 165, je vous le rappelle. Je vais demander au ministre de faire la lecture de l'amendement à l'article 165.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le Président. Article 165 : À l'article 165 du projet de loi, remplacer le paragraphe 3° par le suivant :

3° par le remplacement, dans le quatrième alinéa, de «premier ou deuxième» par «paragraphe 3° du premier».

Cet amendement est de concordance avec la modification proposée à l'article 165 du projet de loi par laquelle le premier alinéa de l'article 634.3 du code serait supprimé. Une référence au paragraphe 3° du deuxième alinéa de l'article 634.3 du code deviendrait, par l'adoption de cet article, une référence au paragraphe 3° du premier alinéa de cet article. Tout le monde m'a suivi, oui?

Le Président (M. Iracà) : On vous suit, M. le ministre. Alors, sur l'amendement, strictement sur l'amendement, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 165 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur l'article 165 comme tel, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, M. le Président. Je veux juste qu'on m'explique la différence entre les deux, là. On dit : «Les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ne peuvent être utilisés que pour contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière.» Ça, donc, ça va remplacer : «Les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ne peuvent être utilisés qu'aux conditions et modalités indiquées par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique.» Est-ce qu'on resserre, dans le fond...

Le Président (M. Iracà) : On m'indique que Me Massé pourrait répondre à la question. Est-ce que ça va?

Mme Massé (Julie) : Oui, ça va.

Le Président (M. Iracà) : Me Massé.

Mme Massé (Julie) : Oui. En fait, la modification, on est venus séparer... En fait, 634.3 avait deux obligations : le règlement, comment on utilise les appareils, puis les endroits où on peut l'utiliser. Ça fait qu'en faisant les modifications on est venus détacher, dans le fond, les trois obligations pour en faire des articles séparés. Donc, il y a l'approbation des appareils, qu'on a vue à 332. À 634.3, on vient se limiter à parler des endroits où ça peut être utilisé, et c'est ces endroits-là seulement. Et après ça on vient reproduire, à 634.4, le pouvoir réglementaire du ministre, donc les conditions et modalités d'utilisation des appareils, qui, là, vient encadrer comment les policiers, notamment, vont utiliser ces appareils-là avec la validation, la vérification. Donc, on est venus, simplement pour clarifier, là, séparer ces trois aspects-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, Me Massé. Questions, commentaires, 165? S'il n'y a pas d'autre intervention...

M. Villeneuve : Juste une seconde.

Le Président (M. Iracà) : Oui, prenez votre temps, M. le député.

M. Villeneuve : On vient circonscrire où on peut intervenir, est-ce que je dois comprendre ça?

Mme Massé (Julie) : Bien, en fait... Je peux?

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

Mme Massé (Julie) : Dans l'article 634.3, c'est les endroits où on peut utiliser les cinémomètres photographiques. Donc, il y a les zones scolaires, il y a les endroits déterminés par le ministre, les zones de construction. Donc, ça, c'est vraiment limité... on est venu limiter à ça l'article 634.3.

M. Villeneuve : Pouvez-vous me donner un endroit qui n'est pas couvert?

Mme Massé (Julie) : Bien, le coin de rue chez nous n'est pas couvert.

M. Villeneuve : Ah! O.K. Sur tout autre chemin public.

Mme Massé (Julie) : Bien, en fait, tous les chemins publics qui n'ont pas été déterminés par le ministre.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Oui, oui, mais c'est parce qu'ils peuvent l'être aussi, là, subséquemment, là, à l'adoption du projet de loi, déterminés par le ministre.

Mme Massé (Julie) : Ben, oui. Oui, bien, ils pourraient l'être aujourd'hui.

M. Villeneuve : Donc, moi, je repose ma question...

M. Fortin (Pontiac) : Mais ils peuvent l'être avant, quand même, là. Ils peuvent l'être en ce moment.

M. Villeneuve : Pardon?

M. Fortin (Pontiac) : Ils peuvent l'être en ce moment. Il n'y a pas de changement par rapport ça.

M. Villeneuve : Donc, ça peut être mis partout. En gros, là, les... Parce que, là, je comprends que, présentement, il y a des zones, mais «peut être déterminé par le ministre», donc ça pourrait éventuellement couvrir tout l'ensemble du réseau routier.

M. Fortin (Pontiac) : Ça pourrait, mais les obligations liées à l'identification préalable d'un photoradar... Par exemple, s'ils décident d'en mettre un dans la rue chez vous, M. le député, il doit être identifié d'avance qu'il va y avoir un photoradar sur cette partie de la rue là.

M. Villeneuve : Il y a déjà une mécanique, hein, pour... Vous venez de le dire, je pense, M. le ministre, là, il y a une mécanique. Bien, disons, chez moi, puis ça va me faire plaisir d'en avoir un si jamais vous voulez en mettre un, mais donc il faut qu'il y ait des panneaux qui viennent indiquer... une semaine, combien de jours? Je ne sais pas trop. Est-ce qu'il y a une norme très stricte là-dessus?

M. Fortin (Pontiac) : Non. Il y a 150 emplacements qui sont déterminés en ce moment. Ce qu'on vient dire ici, c'est qu'effectivement, là, le ministère peut changer les emplacements en question. Cependant, si dans un emplacement quelconque, disons devant votre maison, on décide d'installer un photoradar parce qu'il y a un enjeu de vitesse dans votre secteur, avant qu'un automobiliste s'engage dans la zone où il peut être détecté par le photoradar, il doit y avoir un panneau qui lui dit qu'il y a un photoradar. Ça ne dit pas qu'il va être là pendant une semaine, ça ne dit pas qu'il va être là pendant une journée, ça dit simplement qu'il peut y avoir un photoradar à cet endroit. Peut-être qu'il n'y en aura pas, de photoradar, mais...

M. Villeneuve : Je comprends, mais je pensais qu'avant d'en mettre un en place à un endroit, il fallait aviser, que les gens le sachent quelques jours... Je pensais qu'il y avait des normes par rapport à ça. Donc, on peut mettre les panneaux le matin, puis le midi le photoradar est...

M. Fortin (Pontiac) : Non, vous avez raison, vous avez raison, il y a une campagne de sensibilisation qui doit être faite par rapport à ça, habituellement.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, c'est ça. Non, mais, dans le fond, quand les 150 zones ont été identifiées, on a communiqué, que ce soit par communiqué de presse ou autres, les 150 endroits. Si ces endroits-là venaient à changer, il y aurait recommunication des nouveaux endroits possibles.

M. Villeneuve : D'accord. Mais en fait... puis moi, je me dis : Faisons simple. On est aussi bien de dire «sur l'ensemble du réseau routier contrôlé par le MTQ», là, si on veut faire simple, là, parce que c'est un...

M. Fortin (Pontiac) : «Sur tout autre chemin public», c'est pas mal la même affaire.

M. Villeneuve : Oui, non, je veux dire... Non, c'est parce qu'on prend la peine de dire ici, là : «Sur [un] chemin ou [un] terrain situé dans une zone scolaire, telle que définie par règlement[...]; dans une zone de travaux de construction ou d'entretien...» Dans le fond, moi, je vous propose juste de faire simple puis d'écrire «sur l'ensemble du réseau routier du ministère des Transports du Québec». Ça ressemble pas mal à ça, là, mais enfin je ne veux pas en faire un débat, là, mais...

M. Fortin (Pontiac) : Le point est bien compris. Je pense que ce que vous dites, c'est que c'est possible de changer les zones.

M. Villeneuve : O.K.

Le Président (M. Iracà) : 165, d'autres interventions, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 165, tel qu'amendé et lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 165, adopté. Nous allons procéder à l'étude de l'article 166. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

• (16 h 30) •

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. L'article 166 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 634.3, du suivant :

«634.4. Le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique déterminent, par règlement, les conditions et modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

«Ces ministres déterminent également par règlement les renseignements qui doivent être contenus dans un registre tenu par la Sûreté du Québec ou, le cas échéant, par tout autre responsable qu'ils désignent par règlement. Ils déterminent également les personnes autorisées à y faire une inscription.

«Un règlement pris en application des premier et deuxième alinéas peut être publié avec un délai plus court que celui prévu à l'article 11 de la >Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) mais qui ne peut être inférieur à 20 jours.»

M. le Président, l'article 166 du projet de loi propose d'introduire au code l'article 634.4. Le premier alinéa de cette nouvelle disposition habilite le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministre de la Sécurité publique à déterminer par règlement les conditions et modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

Le deuxième alinéa prévoit que ces ministres déterminent par règlement les renseignements qui doivent être contenus dans un registre tenu par la Sûreté du Québec ou par la personne qu'ils désignent. Ils déterminent également les personnes autorisées à y faire une inscription.

Finalement, le troisième alinéa propose de permettre aux ministres de publier un règlement édicté en vertu de cet article dans un délai de publication plus court que celui de 45 jours prévu à l'article 11 de la Loi sur les règlements mais ne pouvant être inférieur à 20 jours, et ce, afin d'assurer plus de souplesse dans l'encadrement de l'utilisation de ces appareils et du registre de ceux-ci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 166, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 166 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 166, adopté. Un autre petit bond vers l'avant, 188. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 188 : L'article 1 du Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (chapitre C-24.2, r. 9) est modifié par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1°, de «332, 359.3 et 634.3 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), ne peut être utilisé que s'il a» par «332 et 359.3 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2)».

M. le Président, l'article 188 du projet de loi modifie l'article 1 du Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges par concordance avec les articles 75, 83, 165 et 166 du projet de loi. Ces articles visent à appliquer la présomption d'exactitude des informations visibles ou inscrites sur la photographie prise par un de ces appareils et de l'endroit où elle a été prise dès que l'appareil utilisé a été approuvé par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et par le ministre de la Sécurité publique.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 188, questions, commentaires, interventions? Je pense que ça ne soulève pas de question. Alors, est-ce que l'article 188, tel que lu par le M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 188, adopté. Nous allons maintenant à l'article 210, qui serait le dernier article du bloc pour la vitesse. Alors, article 210. S'il vous plaît, à la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Article 210 : Le Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (chapitre C-24.2, r. 9), pris en vertu de l'article 634.3 du Code de la sécurité routière, tel qu'il se lisait avant sa modification par l'article 165, et modifié par l'article 188, est réputé pris en vertu de l'article 634.4, édicté par l'article 166.

M. le Président, le Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges a été édicté en vertu des articles 332, 359.3

et 634.3 du code. Les articles 165 et 166 du projet de loi proposent de transférer l'habilitation du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et du ministre de la Sécurité publique à déterminer par règlement des conditions et des modalités d'utilisation de ces appareils à l'article 634.4 de ce code. Le pouvoir habilitant des articles 332 et 359.3 de ce code est supprimé par les articles 75 et 83 du projet de loi. Donc, afin que ce règlement puisse continuer de s'appliquer, il est nécessaire de prévoir cette mesure transitoire.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 210, questions, commentaires?

M. Villeneuve : Oui. Un résumé, M. le ministre?

M. Fortin (Pontiac) : C'est une mesure transitoire.

M. Villeneuve : Transitoire. C'est bien résumé, c'est concis. Ce n'est peut-être pas clair, mais c'est concis. Dans le fond, est-ce qu'on doit comprendre que c'est pour éviter de se retrouver dans la situation dans laquelle le ministère s'est retrouvé au niveau des contestations juridiques?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, ma compréhension, c'est que c'est simplement pour s'assurer que le règlement est encore valide de façon transitoire, mais peut-être que Mme Massé peut compléter mon explication, somme toute, concise.

Le Président (M. Iracà) : Me Massé, en complément.

Mme Massé (Julie) : Oui, c'est qu'on vient déplacer, par le projet de loi, l'habilitation du ministre à prendre ce règlement-là de l'article 634.3 à 634.4. Alors, pour ne pas être obligés de reprendre le règlement, bien, ici on vient confirmer que, dans le fond, l'ancien règlement est réputé être le nouveau règlement pris en vertu de 634.4.

M. Fortin (Pontiac) : C'est une mesure transitoire.

Le Président (M. Iracà) : Alors, sur cette mesure transitoire, article 210, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 210 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 210, adopté. Nous allons revenir à nos moutons. Article 76. Je vais vous laisser le temps de revenir, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Ça va, ça va, ça va.

Le Président (M. Iracà) : 76. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, bien sûr. Article 76 : L'article 335 de ce code est modifié par le remplacement de «qui en suit un autre» par «qui suit un autre véhicule routier ou une bicyclette».

M. le Président, l'article 76 du projet de loi propose une précision terminologique à l'article 335. La modification proposée vient également introduire les règles à respecter lorsqu'un conducteur de véhicule routier suit un cycliste.

Le Président (M. Iracà) : 76, questions, commentaires? Ça va? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 76 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 76, adopté. Article 77. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Donnez-moi un petit instant, M. le Président, si ça vous convient. Oui, en fait, si ça ne vous dérangeait pas de suspendre une courte minute, ça serait apprécié.

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

(Suspension de la séance à 16 h 36)

(Reprise à 16 h 41)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous étions à l'étude de l'article 77, suivi d'un amendement par la suite. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 77 : L'article 341 de ce code est remplacé par le suivant :

«341. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser un cycliste à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et le cycliste lors de la manoeuvre.

«Le conducteur d'un véhicule routier ne peut effectuer cette manoeuvre lorsque la partie de la chaussée sur laquelle il doit empiéter n'est pas libre sur une distance suffisante, notamment lorsqu'un véhicule vient à sa rencontre ou à sa hauteur. En ce cas, il doit demeurer dans sa voie et réduire la vitesse de son véhicule, notamment en restant derrière le cycliste. Il doit faire de même dans les cas visés aux articles 345 et 348.

«Est une distance raisonnable 1,5 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins.

«Le présent article s'applique au conducteur d'un véhicule routier lorsqu'il croise un piéton, avec les adaptations nécessaires. Il s'applique également à un tel conducteur lorsqu'un cycliste ou un piéton circule sur l'accotement ou sur une voie cyclable qui n'est pas séparée de la chaussée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.»

M. le Président, l'article 77 du projet de loi propose une reformulation de l'actuel article 341 du code afin de décrire plus clairement le comportement que doit adopter le conducteur d'un véhicule routier à l'approche d'un cycliste. S'il y a danger ou autre impossibilité, ce conducteur doit demeurer dans sa voie, réduire sa vitesse et ne pas effectuer le dépassement. La modification proposée vise également à élargir la portée de ces dispositions afin de rendre le corridor de sécurité applicable aux piétons.

Enfin, la modification proposée impose le respect du corridor lorsque la circulation a lieu sur l'accotement — figure 1 — ou une voie cyclable qui n'est pas séparée de la chaussée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé — figures 2 et 3.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Vous avez tous reçu un amendement en lien avec l'article 77. Vous pouvez en prendre connaissance, et je vais demander au ministre d'en faire la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 77 :

1° insérer, dans le quatrième alinéa de l'article 341 du Code de la sécurité routière proposé par l'article 77 du code et après «croise», «ou dépasse»;

2° remplacer, dans le texte anglais du quatrième alinéa de l'article 341 du Code proposé par l'article 77 du projet de loi, «an oncoming pedestrian» par «a pedestrian».

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Sur l'amendement, sur l'amendement seulement, à l'article 77, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 77 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Sur l'article 77 comme tel, est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Probablement que le questionnement que je vais... j'allais dire «déposer»... en tout cas, à vous soumettre a probablement dû déjà être réfléchi, j'imagine bien, mais on parle toujours d'un piéton ou d'un cycliste en mouvement, en mouvement?

M. Fortin (Pontiac) : Vous voulez dire un cycliste arrêté en bordure de la route?

M. Villeneuve : Je veux juste poser la question. Ça a l'air simple comme ça, mais un cycliste peut très bien ne pas être en mouvement. Est-ce que ça inclut un cycliste qui n'est pas en mouvement ou un piéton qui n'est pas en mouvement, cette mesure de protection là?

M. Fortin (Pontiac) : Ma compréhension, c'est que c'est effectivement un cycliste, point. Donc, un cycliste qui est au même endroit, qui est arrêté aurait les mêmes protections.

M. Villeneuve : Donc, les mesures de sécurité s'appliquent en tout temps.

M. Fortin (Pontiac) : C'est ma compréhension, c'est ma lecture de la chose et c'est l'intention.

M. Villeneuve : Parfait. On ajoute, par ailleurs, le lieu... pas le lieu, mais plutôt le terre-plein et le dispositif physique surélevé versus ce qu'on avait avant, c'est ce que je comprends, on l'ajoute. Ça me fait penser à toutes les... Vous savez, le ministère, depuis plusieurs années maintenant, fait plus large que la route, hein, ou il fait je ne sais plus combien de centimètres de plus, il fait 30 centimètres, peut-être, là, de plus qu'il fait, d'excédent par rapport à la route. C'est une nouvelle norme du ministère depuis, quoi, une dizaine d'années au moins. Ça me faisait penser à ça, dans le fond, parce qu'effectivement on met nos gens à risque, d'autant plus qu'évidemment entre circuler dans la gravelle et sur le bout d'asphalte supplémentaire qui est ajouté depuis 10 ou 15 ans par le ministère, évidemment, on met les gens davantage à risque parce qu'ils vont rouler, évidemment, sur l'asphalte et non pas sur la gravelle, comme c'était le cas avant, où tu pouvais... Lorsque tu n'avais pas cet asphaltage-là supplémentaire à la largeur de la route normale, bien, les gens pouvaient

circuler sur l'accotement à différentes distances. Maintenant, on comprend qu'ils roulent sur le bout d'asphalte qui est ajouté. Alors, ça me fait comprendre qu'on vient, d'une certaine façon, assurer une meilleure sécurité. Je suis tout à fait d'accord, je suis tout à fait d'accord. C'est un constat que je fais, là, par rapport à ce qui était auparavant.

Par ailleurs, à ma question, le fait que le MTQ, maintenant, asphalte plus large que la route, ça fait combien de temps, à peu près, juste par curiosité? Je dis 10, 15 ans, je suis-tu là-dedans ou c'est-u plus que ça?

M. Fortin (Pontiac) : Bonne question, je n'ai pas la moindre idée.

M. Villeneuve : Vous ne savez pas? On est tous trop jeunes.

M. Fortin (Pontiac) : On pourrait valider puis vous revenir. Honnêtement, je ne le sais pas.

M. Villeneuve : C'est correct. C'est une question que je me pose comme ça, parce que ça fait plusieurs années qu'on le fait, et donc, là, on vient, d'une certaine façon... Puis ça fait, quoi, deux ans, maintenant, ou un an à peine qu'on a ajouté la protection de 1,5 mètre et 1 mètre, tout dépendant de la vitesse?

M. Fortin (Pontiac) : ...deux ans, je pense, 2016, oui.

M. Villeneuve : Deux ans, c'est ça, hein, alors qu'on a mis l'asphaltage plus large depuis un grand nombre d'années. Mais enfin vaut mieux tard que jamais.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais là la protection à laquelle vous faites référence, entre autres, là, pour le 50 kilomètres ou moins, 50 kilomètres-heure ou moins, souvent on parle de routes municipales également.

M. Villeneuve : Oui, tout à fait. O.K. C'est des commentaires, M. le Président. Ça va.

Le Président (M. Iracà) : 77, questions, toujours, commentaires, à l'article 77? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 77, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 77, adopté. 78. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Article 78 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 341, du suivant :
«341.1. Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule à l'approche d'un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté par des véhicules, et venant en sens inverse.

«Le conducteur doit également :

«1° sur une chaussée à circulation dans les deux sens, s'éloigner le plus possible du groupe de participants tout en demeurant dans la voie sur laquelle il circule;

«2° sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, circuler de manière à laisser au moins une voie libre entre son véhicule et le groupe de participants. Au besoin, il doit changer de voie après s'être assuré de pouvoir le faire sans danger.

«Le présent article ne s'applique pas à ce conducteur lorsque la voie sur laquelle il circule, adjacente à celle occupée par le groupe de participants, en est séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.»

M. le Président, l'article 78 du projet de loi propose d'introduire un nouvel article au code afin d'obliger le conducteur d'un véhicule routier à maintenir un corridor de sécurité lorsque vient, en sens inverse, un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté par des véhicules.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci, M. le ministre. 78, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 78 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 78, adopté. 79. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Villeneuve : M. le Président, peut-être, si vous êtes d'accord, l'article... parce que je voulais finir le raisonnement qui m'avait amené à vous poser la question concernant le piéton arrêté ou cycliste arrêté. Ça veut dire que le véhicule doit arrêter?

M. Fortin (Pontiac) : Pardon?

M. Villeneuve : Le véhicule, lorsqu'il y a un cycliste... s'il y a plusieurs véhicules en sens inverse, de l'autre côté, l'autre voie, qui s'en viennent, et qu'il ne peut pas sécuritairement empiéter sur la voie, qu'il y a un cycliste qui est arrêté, il doit arrêter s'il n'y a pas d'autre option.

M. Fortin (Pontiac) : Si le cycliste est arrêté sur la voie ou à l'intérieur du corridor, là, oui.

M. Villeneuve : ...si c'est en haut de 50 kilomètres-heure, c'est 1,5 mètre, et il ne peut pas... si l'automobiliste ne peut pas aller chercher ce qu'il a besoin comme distance, il doit arrêter si le cycliste est arrêté. C'est pour ça que je posais la question tantôt.

M. Fortin (Pontiac) : Il doit quand même obéir au 1,5 mètre de corridor de sécurité. Alors, s'il ne peut pas le faire de façon sécuritaire, exactement, vous avez raison.

M. Villeneuve : Oui? Il doit arrêter. O.K. Non, c'est important, je pense, de le souligner parce que c'est plutôt peu commun, lorsqu'on conduit un véhicule, de s'arrêter complètement sur une route. Enfin, je vous dis ça... voilà.

M. Fortin (Pontiac) : Je vous entends bien.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 79. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.
• (16 h 50) •

M. Fortin (Pontiac) : Article 79 : L'article 344 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «ligne» par «marque»;

2° par le remplacement de «ou une bicyclette» par «, un cycliste, un piéton ou pour effectuer le retour à la droite à la suite d'un dépassement»;

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

«Le conducteur d'un véhicule routier peut, de la même manière, franchir une telle marque lorsqu'il croise un piéton.»

M. le Président, l'article 79 du projet de loi modifie l'article 344 du code afin d'apporter une précision d'ordre technique, notamment à l'égard du marquage sur une chaussée et son franchissement, dans l'objectif d'une harmonisation avec le *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Il modifie également la terminologie utilisée en référant notamment au cycliste et au piéton afin de mieux refléter la réalité de ces modes actifs.

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

M. Villeneuve : Sans lancer le...

M. Fortin (Pontiac) : Vous avez l'air à douter de votre propre question.

M. Villeneuve : Non, ce n'est pas de la question que je doute, c'est de la réponse que je vais obtenir, parce que...

M. Fortin (Pontiac) : Ah! d'accord. Il faut toujours douter des réponses.

M. Villeneuve : Non, non, c'est parce qu'on sait dans quel état sont les marques. Maintenant, ce n'est plus des lignes, ce sont des marques. C'est correct qu'on change la sémantique, là. Mais dans l'état dans lequel se retrouvent souvent les marques, surtout après un hiver, je me demandais de quelle façon on peut s'assurer, finalement, qu'on fait les bonnes choses, là. Mais enfin peut-être vous plaiderez auprès du ministre des Finances pour avoir un budget un peu plus grand pour faire le marquage. Voilà, c'est ça. En fait, c'est plus un commentaire. C'est qu'on sait dans quel état sont les routes à certains endroits et dans quel état sont... surtout le marquage comme tel. Enfin, allons-y, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 79, d'autres questions, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 79 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 80. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. L'article 348 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le conducteur d'un véhicule routier ne peut également effectuer un dépassement dans ces autres cas :

«1° sur une chaussée à circulation dans les deux sens, lorsque circule devant lui un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté de véhicules, sauf si un agent de la paix autorise le dépassement;

«2° sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, lorsque circule devant lui un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté de véhicules, à moins qu'il réduise la vitesse de son véhicule et qu'il emprunte une autre voie dans le même sens où il circule.»

M. le Président, l'article 80 du projet de loi propose de modifier l'article 348 du code afin de prévoir les cas où il serait interdit de dépasser un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté de véhicules, en lien avec l'article 341.1 édicté par l'article 78 du projet de loi — voir la figure 1 dans votre cahier.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 80, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais... M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Une simple question de clarification. Qu'est-ce qui oblige la présence d'un véhicule d'escorte ou pas? Est-ce que c'est le nombre de participants? Est-ce que c'est la nature de l'activité?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Je vais laisser un petit instant au ministre de consulter son équipe.

(Consultation)

M. Fortin (Pontiac) : Ce que je comprends, c'est qu'il y a une politique au ministère qui juge dans quelle situation exacte on a besoin d'une escorte. Mais, pour une réponse plus globale sur l'ensemble du réseau, on va prendre note de votre question puis vous revenir, M. le député.

Le Président (M. Iracà) : Ça va, M. le député? Alors, je comprends qu'il y aura un retour, éventuellement, en lien avec la question. Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Article 80, d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 80 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 80, adopté. 81. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 358, du suivant :
«358.1. À l'approche d'un carrefour giratoire, le conducteur d'un véhicule doit ralentir et céder le passage aux usagers circulant dans le carrefour avant de s'y engager.

«Une fois engagé dans le carrefour, le conducteur doit circuler dans le sens antihoraire. L'article 487 continue de s'appliquer pour le cycliste, avec les adaptations nécessaires.»

M. le Président, l'article 81 du projet de loi propose d'introduire un nouvel article au code afin de préciser les règles de circulation que devront observer les conducteurs d'un véhicule dans un carrefour giratoire. Il précise également les règles de circulation à l'égard des cyclistes.

De plus, rappelons que l'article 487 précise que le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 81, questions, commentaires, interventions? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, merci, M. le Président. Qu'est-ce qu'on entend par «avec les adaptations nécessaires»? «Une fois engagé dans le carrefour, le conducteur doit circuler dans le sens antihoraire. L'article 487 continue de s'appliquer pour le cycliste, avec les adaptations nécessaires.»

M. Fortin (Pontiac) : Les adaptations nécessaires...

M. Villeneuve : ...ou les nécessaires adaptations.

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Allez-y.

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

Le Président (M. Iracà) : Vous n'êtes pas obligé de le refaire. Juste une fois, en première partie.

M. Unterberg (Jérôme) : Merci encore. Donc, à l'article 487, pour lequel il y a un amendement qui est proposé, là, on voit, là, qu'il y a des particularités, là, qui s'appliquent dans le cas d'un cycliste, là, qui veut s'engager, là. Donc, on dit : «Le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée, dans le même sens que la circulation.» Même sens que la circulation, on comprendra que, nécessairement, ici, c'est l'antihoraire, hein, qui a été... bon. Donc, l'adaptation suggère, là, que, pour ici, c'est l'antihoraire, ça ne peut pas être d'autre chose que ça, «sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité». Donc, s'il y avait vraiment une situation de nécessité, on pourrait comprendre qu'il y a des adaptations, j'aurais des travaux qui bloqueraient une voie, par exemple. Donc, c'est une formulation, on l'aura reconnu, assez consacrée, là, d'une application d'un autre article à celui-ci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le sous-ministre adjoint. Questions, commentaires, toujours?

M. Villeneuve : Bon, c'est correct, je comprends «adaptations nécessaires», mais, je me dis, on aurait pu dire «tout autre cas nécessitant une urgence ou une situation...» Enfin, ça va. Je croyais qu'on retrouvait quelque part une description...

M. Unterberg (Jérôme) : Mais on vous réfère véritablement à l'article 487. On ne dit pas que c'est la formule la plus légère d'expression législative, mais on vous donne des réponses honnêtes à vos questions légitimes.

Le Président (M. Iracà) : 81, toujours, questions, commentaires, interventions? Ça va? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 81 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 81, adopté. 82. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, j'aurais un amendement pour l'article 82, M. le Président. Il a été distribué déjà?

Le Président (M. Iracà) : Oui, il a été distribué.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Alors, je commence par l'article?

Le Président (M. Iracà) : S'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Article 82 : L'article 359 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Un feu rouge en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manœuvre particulière.»

M. le Président, l'article 82 du projet de loi modifie l'article 359 du code afin d'apporter une précision d'ordre technique dans l'objectif d'une harmonisation avec le *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le montant de l'amende est augmenté dans le cas des cyclistes : 80 \$ à 100 \$, au lieu de 15 \$ à 30 \$, article 504 du code modifié par l'article 131 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Vous avez tous reçu l'amendement en lien avec l'article 82? Je vais demander au ministre d'en faire la lecture et les explications, et vous pouvez en prendre connaissance.

• (17 heures) •

M. Fortin (Pontiac) : Bien sûr. Remplacer l'article 82 du projet de loi par le suivant :

82. L'article 359 de ce code est modifié :

1° par le remplacement, dans le texte anglais, de «at the near side of the roadway he is about to cross or enter» par «before the near side of the roadway he is about to cross»;

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

«Un feu rouge en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manœuvre particulière.»

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 82. Sur l'amendement, strictement sur l'amendement, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention sur l'amendement, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 82, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. Article 82 comme tel, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Merci. Je voudrais savoir si les manœuvres particulières originent de la même réflexion que les adaptations nécessaires. Enfin, je ne m'attends pas nécessairement à avoir une réponse là-dessus, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, c'est un éditorial, un commentaire.

M. Villeneuve : Bien, oui, c'est ça. «Un feu rouge en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manœuvre particulière.» Bon, oubliez la manœuvre particulière, là, mais expliquez-moi la flèche rouge, là... je suis désolé, là... oui, immobilisation.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Dans certains cas, effectivement, il peut y avoir une flèche qui est rouge pour signifier au conducteur de s'immobiliser, et ça peut être le conducteur d'une bicyclette également, là. Par exemple, vous pouvez avoir le droit de continuer tout droit, mais pas de tourner à gauche.

Une voix : Si tu as le droit de continuer tout droit, tu mets une flèche verte vers le haut, puis ça ne veut pas dire que tu as le droit de tourner à droite.

M. Villeneuve : Je ne répéterai pas ce qu'il a dit. Je pense que vous avez compris, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : J'ai entendu.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Bien, enfin...

M. Fortin (Pontiac) : J'ai entendu, mais c'est simplement pour s'assurer, quand on parle d'un feu rouge, qu'on parle également d'un feu rouge en forme de flèche. Voilà.

Le Président (M. Iracà) : Ça va?

M. Villeneuve : Ça va.

Le Président (M. Iracà) : 82, je ne vois pas d'autre main de levée. S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 82, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 82, adopté. Nous avons déjà adopté l'article 83. Nous sommes maintenant rendus à l'article 84. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Article 84 : L'article 361 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Un feu jaune en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manoeuvre particulière.»

Donc, l'article 84 du projet de loi modifie l'article 361 du code afin d'apporter une précision d'ordre technique dans l'objectif d'une harmonisation avec le *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. 84, questions, commentaires? S'il n'y a pas l'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 84 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 84, adopté. 85. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Article 85 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 364, du suivant :

«364.1. Face à un feu pour autobus, le conducteur d'un autobus peut poursuivre sa route dans la direction autorisée, s'il peut le faire sans danger.»

M. le Président, l'article 85 du projet de loi introduit un nouvel article au code afin de permettre une circulation prioritaire au conducteur d'un autobus. Il s'agit d'une mesure préférentielle dans l'objectif d'une plus grande fluidité dans l'efficacité des transports collectifs. Cette proposition vise également une harmonisation avec la signalisation prévue au *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Vous pouvez voir la figure 1, comme moi.

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

M. Villeneuve : Bien, ça existe déjà, et c'est... oui, oui.

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

M. Villeneuve : Mais ça existe déjà, mais là on vient le mettre dans la loi, c'est ça?

Une voix : Ça veut dire que ce n'était pas légal?

M. Villeneuve : C'est ça, est-ce que c'était légal, actuellement? Ou c'était sous quelle assise juridique que c'était...

M. Fortin (Pontiac) : Ma compréhension, c'est que c'est l'assise juridique du volume de sécurité routière, mais il n'y a pas rien, effectivement, dans le Code de la sécurité routière qui le prévoit, à part ce qui est introduit en ce moment, là.

M. Villeneuve : Mais est-ce que le fait qu'il soit juste dans... Enfin, je pose la question. Remarquez, je ne veux pas vous embêter avec ça, mais...

M. Fortin (Pontiac) : Non, mais ça existe déjà, vous avez raison.

M. Villeneuve : Bien oui, ça existe déjà. Alors, est-ce que... On va attendre M. le Président.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement, là, le feu avec une ligne verticale qui ressemble à un l, un l minuscule, là, celui-là existe déjà, et il signifie «toutes les directions» en ce moment. Donc, avec l'ajout des autres, celles avec des...

M. Villeneuve : Obliques.

M. Fortin (Pontiac) : ...oui, des diagonales, des obliques, là, ça vient préciser un peu ce qui est permis avec chacune des signalisations.

M. Villeneuve : Mais donc il y a celle, donc, verticale qui existe déjà. Mais ma question, c'était... Ça existe déjà, effectivement, mais est-ce à dire... Est-ce qu'il y avait une assise légale qui... Remarquez, on ne réécrit pas l'histoire, là, mais je ne comprends pas. Où j'ai de la misère à comprendre, c'est qu'on mette en place des choses sans assise, sans qu'il semble y avoir... sans que ça soit dans la loi ou dans les règlements. C'est quoi, ce... C'est bizarre.

Le Président (M. Iracà) : On va laisser le ministre consulter son équipe.

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Alors, on m'indique, M. le député de Berthier, que le sous-ministre adjoint peut répondre à votre question.

M. Unterberg (Jérôme) : Merci. Donc, la barre complètement verticale est employée, actuellement, en vertu d'un règlement qui découle de l'article... de normes, pardon, qui découlent de l'article 289. Donc, le ministre a exercé son pouvoir en vertu de l'article 289 du Code de sécurité routière, qui dit : «Le sens du message d'une signalisation routière, quel qu'en soit le support, est celui attribué à cette signalisation par le ministre dans un arrêté publié à cet effet à la *Gazette officielle*...» Dans ce cas-ci, il a employé son pouvoir pour la barre. Donc, est-ce que c'est légal? Oui, en vertu de 289. C'était votre question.

Alors, pourquoi maintenant on introduit les trois autres? C'est parce que — oui, c'est ça — non seulement on veut introduire les dispositions à gauche et à droite, ce qu'il aurait pu faire, le ministre, en vertu d'un arrêté, ça va nous donner... Bon, premièrement, ça va être péremptoire, puis surtout ça va donner, s'il y a des poursuites pénales en la chose, une solidité, devant les tribunaux juridiques, plus forte que par le truchement d'un arrêté ministériel ou par le fruit de l'exercice d'un arrêté ministériel

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Article 85, d'autres questions, interventions? S'il n'y en a pas d'autre, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 85 est adopté

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 85, adopté. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre. 86.

M. Fortin (Pontiac) : Bien sûr. Article 86 : L'article 365 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le conducteur d'un véhicule routier doit, lorsqu'il fait face à une flèche horizontale jaune clignotante installée au-dessus de la voie sur laquelle il circule, se diriger vers la voie indiquée par cette flèche pour y circuler, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.»

L'article 86 du projet de loi modifie l'article 365 du code afin d'apporter une précision concernant les règles de circulation lorsqu'il y a une flèche horizontale jaune clignotante installée au-dessus de la voie de circulation. Cette proposition vise ainsi une harmonisation avec le *Tome V — Signalisation routière* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 86, questions, commentaires?

M. Villeneuve : Oui, juste par curiosité, on en retrouve sur les ponts, dans les voies réservées? On en retrouve où, exactement?

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

M. Villeneuve : Surtout sur les ponts, hein, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : ...surtout sur les ponts. Je n'ai pas d'autre exemple qui me vient en tête ou qui paraît évident, là, mais surtout sur les ponts.

Le Président (M. Iracà) : 86, toujours, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre... Oui, oui, oui.

M. Villeneuve : On revient un petit peu à l'explication juste avant. Donc, j'imagine que c'était une norme, et là maintenant on... hein, c'est la même explication que celle... c'est ça?

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça, donc, c'est encore...

M. Fortin (Pontiac) : Allez-y, allez-y.

Le Président (M. Iracà) : M. le sous-ministre adjoint, ça va?

• (17 h 10) •

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, on disait... Donc, je référerais, un peu plus tôt, à l'article 289. J'ai lu l'alinéa deux, l'alinéa... pardon, j'ai lu l'alinéa un. J'aurais pu compléter en lisant l'alinéa deux : «Les normes de fabrication et d'installation de la signalisation routière — donc, on dit "l'installation de la signalisation routière" — destinée à être installée sur un chemin public ou sur un véhicule routier, sont établies par le ministre et consignées dans un manuel de signalisation routière.» C'est l'exercice encore de l'article 289, mais l'alinéa deux, pour les endroits où celui-ci est employé.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le sous-ministre adjoint. Questions? M. le député.

M. Villeneuve : Qu'est-ce qu'on fait? Est-ce que ça, ça reste là quand même, là? On l'abroge? Comment ça fonctionne? Parce que, là, on va se retrouver avec deux... Comment ça...

M. Unterberg (Jérôme) : Le ministre garde son pouvoir, donc on ne l'abroge pas.

M. Villeneuve : On le conserve, on ne l'abroge pas, même s'il est dans la loi...

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. Disons qu'il pourrait, dans des cas qui ne seraient pas expressément prévus dans la loi... dans d'autres situations. Ici, on vient consacrer certains usages ou on l'assure pour des raisons pénales.

M. Villeneuve : Mais la disposition particulière dont on parle, elle est prévue dans les normes. On la laisse là quand même.

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, il faudrait, donc... Le cas de l'arrêté... Je ne sais pas s'il est abrogé, l'arrêté.

Une voix : ...

M. Unterberg (Jérôme) : Oui. On peut le garder au tome, là, mais c'est sûr que la loi l'emporte sur un pouvoir réglementaire, une politique ministérielle. Lors d'une mise à jour de ceux-ci, il pourrait être retiré parce que c'est sûr que, là, péremptoirement, la loi l'emporte.

M. Villeneuve : Tout à fait. Exact. Ça donnera du travail aux légistes.

Le Président (M. Iracà) : 86, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention pour l'article 86, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 86 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 86, adopté. 87. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 87 : L'article 369 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «d'une bicyclette» par «le cycliste»;

2° par l'insertion, après «traversent», de «ou longent».

M. le Président, l'article 87 du projet de loi modifie l'article 369 du code afin de préciser la réalité des modes actifs et pour solutionner une difficulté d'application. Afin de clarifier les règles de circulation à l'égard des piétons et des cyclistes à une intersection, il est proposé d'ajouter l'action de «longer» après celle de «traverser». Une intersection peut avoir quatre arrêts, situation présentée à l'article 88 du projet de loi, ou deux arrêts, situation présentée à la figure 1.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 87, questions, commentaires, interventions? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Juste deux secondes, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Oui, prenez votre temps.

Des voix : ...

M. Villeneuve : ...une appréciation, donc, O.K. Présentement, c'est le cas, je pense. Présentement, c'est le cas de procéder de cette façon-là, enfin, si on y va avec la courtoisie, là, si on y va avec la bienséance.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui. Quand on traverse une intersection, effectivement, un automobiliste, par exemple, doit donner préséance aux piétons ou aux cyclistes, oui. Donc, c'est ce qu'on ajoute, dans le fond, c'est le mot «ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter». Avant, on avait «traversent»; maintenant, on dit «ou longent» également, simplement pour clarifier les droits des cyclistes et des piétons.

M. Villeneuve : C'est beau.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 87, 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 87 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 87, adopté. 88. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 88 : L'article 370 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «d'une bicyclette» par «le cycliste»;

2° par l'insertion, après «traversent», de «ou longent».

L'article 88 du projet de loi modifie l'article 370 du code afin de préciser la réalité des modes actifs et pour solutionner une difficulté d'application. Afin de clarifier des règles de circulation à l'égard des piétons et des cyclistes à une intersection, il est proposé d'ajouter l'action de «longer» après celle de «traverser». Une intersection peut avoir quatre arrêts, situation présentée à la figure 1, ou deux arrêts, situation présentée à la l'article 87.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires, 88? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 88 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 88, adopté. 89. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, je vous demanderais quelques instants afin de conférer avec mon équipe avant l'article 89. Vous pouvez suspendre, si c'est possible.

Le Président (M. Iracà) : J'autorise votre demande. Alors, je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 14)

(Reprise à 17 h 21)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Pendant la pause, il y a eu distribution d'un amendement qui remplace au complet l'article 89, à moins que je me trompe, M. le ministre, auquel cas je vais vous demander de lire directement l'amendement, puisque ce que je constate, c'est que l'amendement remplace en totalité l'article.

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement. Très bien. Article 89 : Remplacer l'article 89 du projet de loi par le suivant :

89. L'article 378 de ce code est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

«Il n'est alors pas tenu de respecter les dispositions des articles 299, 303.2, 310 et 312, du premier alinéa de l'article 326.1, des articles 328, 329, 335 et 342, du paragraphe 2° de l'article 345 et des articles 346, 347, 359, 360, 361, 364, 365, 367, 368, 371, 372, 381 à 384, 386, 406.2, 415 à 417, 496.4 et 496.7. Dans chacune des situations visées à ces articles, il doit toutefois s'assurer que le non-respect de la règle prescrite peut se faire sans danger.»

M. le Président, le projet de loi propose d'ajouter certains éléments à l'article 378 du code que les conducteurs de véhicules d'urgence en situation d'urgence ne seront pas tenus de respecter : la vitesse établie par une municipalité ou par le ministre, article 299 et 329, celle permise durant des travaux, article 303.2, ainsi que celle d'une rue partagée ou d'une vélorue, articles 496.4 et 496.7; le changement de voie à l'approche ou l'intérieur d'une intersection, article 406.2; le dépassement en empruntant la voie réservée à la circulation en sens inverse à l'approche et à l'intérieur d'une intersection, d'un passage à niveau, d'un tunnel ou d'un passage pour piétons dûment identifié, article 345, paragraphe 2°.

L'amendement proposé ajoute ces autres éléments : ne pas circuler sur une propriété privée, article 312; suivre un autre véhicule routier ou une bicyclette à une distance prudente et raisonnable, article 335; s'immobiliser à un feu jaune, article 361; signaler ses manoeuvres, article 372; utiliser les points d'accès pour s'engager sur un chemin à accès limité, article 415; faire marche arrière sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie, article 416; et faire marche arrière sur un chemin, article 417.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Sur l'amendement qui remplace en totalité l'article 89, questions, commentaires, interventions? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui. Donc, tout ce qui est ajouté n'était pas permis présentement?

M. Fortin (Pontiac) : Exact.

M. Villeneuve : O.K. Quand on dit «il doit toutefois s'assurer que le non-respect de la règle prescrite peut se faire sans danger» et quand on lit «l'amendement proposé ajoute ces autres éléments : [...] suivre un autre véhicule routier ou une bicyclette à une distance prudente et raisonnable», il n'y a pas une contradiction? Là, ça me vient à l'esprit. C'est le premier qui m'est... Honnêtement, je ne me suis pas concentré sur le reste, là. Ça, ça m'a sauté aux yeux, je me suis dit : Il semble y avoir une contradiction, là. Moi, je mets à la place du conducteur, là...

M. Fortin (Pontiac) : Être prudent et raisonnable et ne pas avoir un danger...

M. Villeneuve : Oui, mais je me mets à la place du conducteur, puis je me dirais : Bon, comment je dois interpréter ça, moi, dans la façon de me conduire en situation... Si je suis le conducteur d'un véhicule d'urgence, comment je me... Je ne sais pas, j'aurai un petit peu...

M. Fortin (Pontiac) : L'explication qui nous est venue — parce que c'est venu à travers des propos qu'on a eus avec la Sûreté du Québec, entre autres — c'est que, pendant un déplacement d'urgence, il peut parfois être nécessaire de circuler à proximité du véhicule d'un citoyen pendant une période de temps réduite et sur une courte distance, notamment en prévision d'une manoeuvre de dépassement, par exemple. C'est l'exemple qui est cité par les gens de la Sûreté du Québec.

M. Villeneuve : Sans danger.

M. Fortin (Pontiac) : Sans danger.

M. Villeneuve : Sans danger et dans une distance prudente et raisonnable, à une distance prudente et raisonnable. O.K.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, à une distance qui est habituellement prudente et raisonnable, là. Mais, pour le policier, il peut dire que, dans cette circonstance-là, il peut lui être nécessaire...

Le Président (M. Iracà) : 89, questions, commentaires?

M. Villeneuve : À brûle-pourpoint, M. le Président, je peux vous dire que...

Une voix : ...

M. Villeneuve : Oui, oui, je comprends. Quand un véhicule d'urgence est en urgence, automatiquement, est-ce qu'il est obligé de mettre ses gyrophares en fonction? Parce qu'on dit ici «signaler ses manoeuvres»... Non, attendez un petit peu. On dit ici — attendez un petit peu — oui, «signaler ses manoeuvres, article 372». Est-ce que ça comprend l'ensemble des manoeuvres qu'un véhicule d'urgence doit normalement mettre en application ou si c'est limité à mon clignotant gauche, mon clignotant droit?

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

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement, là, si vous lisez l'article 378 au complet et... je vais vous dire... Bien, je vais vous le lire, ça va être plus simple, puis ça va clarifier mieux que moi, je le pourrais, là, à essayer de le dire avec mes propres mots : «Le conducteur d'un véhicule d'urgence ne doit actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores ou un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation visés à l'article 255 dont est muni son véhicule que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent.» Alors là, ce qu'on vient ajouter, c'est : «Il n'est alors pas tenu de respecter les dispositions des articles» dont on a fait la liste, donc seulement une fois que ses signaux sont allumés.

M. Villeneuve : O.K. Puis la définition exacte ou la... «signaler ses manoeuvres», donc... «L'amendement proposé ajoute ces autres éléments.» Donc, ça veut dire quoi, «signaler ses manoeuvres»?

M. Fortin (Pontiac) : Je veux juste m'assurer que je suis bien au même endroit que vous. Ce que les policiers disent, notamment, c'est que, quand ils sont en conduite d'urgence, leur formation leur demande, dans la mesure du possible, de s'efforcer de conserver les deux mains sur le volant. C'est conforme aux enseignements, là, de la Sûreté du Québec et de l'École nationale de police. Alors, les feux de changement de...

M. Villeneuve : ...

M. Fortin (Pontiac) : Non, ce n'est pas la loi, mais c'est ce qui est enseigné aux policiers à l'intérieur de leur formation à l'École nationale de police. Alors, ce qu'ils disent, pour eux, à chaque changement de voie, signaler son intention, ça va à l'encontre de ce qui leur est enseigné pour les pratiques les plus sécuritaires.

Le Président (M. Iracà) : Les deux mains sur le volant.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Oui, j'ai déjà entendu ça quelque part. Il y avait eu plein de caricatures qui ont suivi ça, hein, si vous vous rappelez, là.

Le Président (M. Iracà) : Article 89.

M. Villeneuve : Je ne sais pas, tu as des questions?

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Deux-Montagnes a lu dans mes pensées, ou l'inverse. Article 89, 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'amendement qui remplace en totalité l'article 89 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 90. À la lecture, s'il vous plaît.

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Ah oui? Alors, juste avant 90, si vous me permettez, M. le ministre, question de procédure, il faut quand même, même si ça le remplace en totalité, adopter l'article 89 tel qu'amendé. Alors, c'est une formalité. Alors, je comprends qu'il est adopté.

90. À lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : 90 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 379, du suivant :
«379.1. Le conducteur d'un véhicule routier appartenant à une entreprise de services funéraires ne peut actionner les feux clignotants blancs ou mauves visés à l'article 227.1 dont est muni son véhicule que lorsqu'il circule en cortège.»
M. le Président, l'article 90 du projet de loi introduit l'article 379.1 au code afin d'interdire au conducteur d'un véhicule appartenant à une entreprise de services funéraires d'actionner les feux clignotants blancs ou mauves du véhicule autrement que s'il circule en cortège.

Le Président (M. Iracà) : 90, questions, commentaires? M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Par curiosité, est-ce qu'il y a eu abus en ce sens ou est-ce qu'il y a eu des cas qui ont nécessité la proposition de cet article-là?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, non, effectivement, on m'indique que c'est une nouvelle disposition, là. Donc, il n'y a pas eu d'abus jusqu'à maintenant, mais il faut quand même bien encadrer, là.
• (17 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 90, toujours? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 90 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 90, adopté. 91. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : L'article 384 de ce code est modifié :
1 ° par l'insertion, après «chaussée», de «ou l'accotement»;
2 ° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :
«L'interdiction d'immobiliser un véhicule routier sur l'accotement visée au premier alinéa ne s'applique pas dans le cas où le véhicule est un véhicule d'urgence ou un autre véhicule déterminé par règlement du gouvernement.»
L'article 91, M. le Président, du projet de loi propose de modifier le premier alinéa de l'article 384 du code afin d'apporter une précision à la règle interdisant l'immobilisation d'un véhicule routier sur la chaussée par l'ajout de la référence à l'accotement.

La proposition d'ajout d'un deuxième alinéa à cet article permet de prévoir une dérogation pour les véhicules d'urgence ou un autre véhicule déterminé par règlement du gouvernement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Questions? Oui.

M. Villeneuve : Oui, tout simplement, là, je veux juste comprendre. Sur l'autoroute, on peut se stationner sur l'accotement, oui? Là, ça ne serait pas permis? Je ne parle pas de véhicules d'urgence, je parle d'un véhicule ordinaire.

M. Fortin (Pontiac) : En fait, non, M. le député. Si je prends l'article 384 tel qu'il se lit en ce moment : «Nul ne peut immobiliser un véhicule routier sur la chaussée d'un chemin public où la vitesse maximale permise est de 70 km/h ou plus, sauf en cas de nécessité...» Alors, il est permis de le faire en cas de nécessité, ce qui serait encore le cas.

M. Villeneuve : Donc, on parle de nécessité, on parle de questions d'urgence, j'imagine, hein? En fait, le mot employé, c'est «nécessité», mais c'est sûrement pour... probablement en cas d'urgence. Présentement, c'est possible de le faire?

M. Fortin (Pontiac) : Possible de faire...

M. Villeneuve : De se stationner?

M. Fortin (Pontiac) : Sauf en cas de nécessité, ce n'est pas possible, effectivement.

M. Villeneuve : Ce n'est pas possible, présentement.

M. Fortin (Pontiac) : Sur l'accotement, oui.

M. Villeneuve : Oui? Sur l'accotement, on peut en ce moment, on peut?

M. Fortin (Pontiac) : En ce moment, c'est possible, oui, oui, effectivement.

M. Villeneuve : Mais là ça ne sera plus possible.

M. Fortin (Pontiac) : Exact, sauf en cas de nécessité. Donc, s'il y a une nécessité, là... Je ne sais pas, si vous avez un problème avec les enfants dans le véhicule, ça me semble un cas de nécessité.

M. Villeneuve : ...la définition de «nécessité», ça peut aller jusque-là.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, s'il y a un enjeu de distraction, par exemple, effectivement, ça peut causer une nécessité.

M. Villeneuve : Je comprends. Parce que, présentement, c'est possible de le faire, là. On parle des zones en haut de 70, c'est ça? Donc, oui, c'est ça.

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

M. Fortin (Pontiac) : Bien, je vais vous donner un exemple.

M. Villeneuve : Oui, allez-y.

M. Fortin (Pontiac) : On pourra revenir, mais je vais vous donner un exemple, là, par exemple, de ce qu'on veut surtout éviter, c'est les gens qui s'arrêtent sur le bord de la route puis qui se mettent à texter, là. Tu sais, si on se met à texter pendant 15 minutes pour répondre à nos courriels, c'est bien qu'on ne le fasse pas en conduisant, mais ça mène peut-être à des situations qui ne sont pas nécessairement les plus sécuritaires non plus. Donc, c'est, disons, un article de son temps, disons.

M. Villeneuve : Oui, mais il y a déjà des zones qu'on peut utiliser. En tout cas, je sais que pour les...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, effectivement, là, mais...

M. Villeneuve : Oui, des zones déjà identifiées, mais on le dit...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, si on circule sur la 40, oui. Mais, si vous circulez sur la 341, peut-être pas, là.

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

M. Charette : Vous avez parlé de distraction liée aux enfants, ceci m'amène à vous parler de ma troisième et ma plus jeune...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Fortin (Pontiac) : Vous en avez juste trois, M. le député?

M. Charette : Oui, on s'est arrêtés à trois, effectivement. Non, plus sérieusement, au niveau des accotements, l'Association du camionnage du Québec aussi a des revendications, notamment au niveau du manque de disponibilité des

haltes routières, compte tenu des heures de conduite qui leur sont autorisées. Est-ce que l'accotement... Actuellement, ce n'est pas permis, ils sont sujets à des contraventions s'ils s'arrêtent sur l'accotement. Mais est-ce que ce serait encore plus sévèrement puni si dorénavant ils s'arrêtaient sur l'accotement pour compenser sur le nombre d'heures de conduite à leur actif?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, l'amende, en ce moment, là, prévue à l'article 506 est haussée de 30 \$ à 60 \$ à 60 \$ à 120 \$. Donc, effectivement, là, il y aurait amende différente qu'en ce moment.

M. Charette : Pour ce type d'infraction là.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Mais vous avez raison, l'association des camionneurs fait des revendications pour avoir plus de haltes routières. C'est quelque chose qui doit être considéré. Je suis d'accord avec eux qu'on doit considérer l'ajout, mais malheureusement, là, ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire dans le projet de loi.

M. Charette : Est-ce que ce sont des annonces qui nous seront communiquées sous peu, c'est-à-dire la modernisation de nos haltes routières et leur multiplication? Est-ce que c'est ce qu'on...

M. Fortin (Pontiac) : Il y en a quelques-unes qui ont déjà été modernisées, il y en a d'autres qui ont encore grandement besoin d'être modernisées, M. le député.

Une voix : Oui, dossier à suivre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, M. le député d'Abitibi, oui.

Le Président (M. Iracà) : Dossier à suivre. Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, bien, écoutez, je prends la balle au bond du ministre, qui me dit tantôt que c'est pour éviter que des gens se stationnent sur l'accotement pour texter, mais en réalité on leur dit de ne pas texter au volant. Est-ce qu'il n'y a pas là une contradiction aussi dans le message?

M. Fortin (Pontiac) : J'aimerais mieux, par exemple, M. le député, s'ils doivent s'arrêter pour répondre à un texto, qu'ils le fassent dans l'entrée d'un restaurant, disons, ou d'une halte prévue à cet effet, ou à une station-service, mais ça me semble toutes des situations qui seraient beaucoup plus sécuritaires que sur l'accotement de la route.

M. Villeneuve : Mais c'est quand même dans un monde idéal, ça, là. Parce qu'il y a des autoroutes où, finalement, avant d'avoir une sortie, on peut rouler pendant très, très, très longtemps. Puis j'essaie de voir si on n'est pas en train d'être contre-productifs, justement, par rapport au message qu'on envoie de ne pas texter ou de ne pas... Vous savez, je peux très bien avoir une nécessité de faire un téléphone qui ne cadrerait peut-être pas dans ce que vous, vous interprétez comme nécessité, mais qui pour moi en est une. Alors, je trouve ça un peu nébuleux. Je trouve ça un peu difficile, là, honnêtement, là.

M. Fortin (Pontiac) : Je comprends. Je comprends votre préoccupation, mais il y a un enjeu de sécurité lié aux accotements, surtout dans le contexte où... à certaines autoroutes, entre autres, là, on veut permettre le transport, disons... du transport en commun sur certaines voies d'accotement. Moi, j'ai le souvenir, et souvenir vague, là, ça fait quelques années, et je crois que c'était à Ottawa, où, justement, une dame s'était arrêtée sur un accotement d'autoroute, et il y avait eu un accident majeur impliquant cette dame-là et un autobus de la société des transports qui roulait sur l'accotement. Donc, dans la mesure du possible, ce qu'on veut limiter, c'est l'utilisation des accotements qui peut mener à des situations comme celles-là.

M. Villeneuve : Donc, ce que vous êtes en train de nous dire, c'est que, entre autres par l'exemple que vous venez de nous fournir, la réflexion s'est faite au ministère de dire : Bien, écoutez, à l'avenir, vous... Et puis j'imagine qu'ils ne sont pas légion, ces exemples-là, comme... Parce que moi, honnêtement... vous faites de la route, comme moi, hein, vous en faites probablement plus que moi, et puis je dirais que c'est assez rare qu'on voie les gens arrêter sur le bord de l'autoroute. En tout cas, c'est plutôt rare, je vous dirais, pour ne pas dire rarissime, là. Alors, je me pose la question : Y a-t-il abus à ce point qu'on vienne interdire cela? J'essaie juste qu'on ne soit pas contre-productifs...

M. Fortin (Pontiac) : Non, je suis d'accord avec vous.

M. Villeneuve : ...par rapport au message qu'on envoie, bien, aux jeunes et aux moins jeunes, là — les jeunes ont le dos large, on le sait, mais il ne faudrait peut-être pas exagérer — les jeunes et moins jeunes, là, qui...

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, mais le texto, ça s'applique à tout le monde, là.

M. Villeneuve : Bien, c'est ça, voilà. Et je veux juste qu'on ne soit pas contre-productifs. Et je ne suis pas certain, pour ma part, que ce n'est pas là... si on n'était pas là contre-productifs, justement, en interdisant dorénavant... Et est-ce que d'envoyer un texto parce qu'il faut répondre à une question... Je vais donner un exemple qui me vient à l'esprit, un médecin qui doit répondre... Alors, il y avait nécessité d'arrêter pour faire son texto pour répondre à...

Une voix : Un ministre, un ministre.

M. Villeneuve : Un ministre qui reçoit... Il a des chauffeurs, oui, c'est vrai. C'est vrai que le chauffeur a... Il a un chauffeur aussi, là, c'est différent.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais il y a des équipements qu'on installe dans nos voitures, aujourd'hui, qui nous permettent de répondre verbalement, entre autres, à ces textos-là. Mais je suis d'accord, mais... Tu sais, j'ai utilisé un exemple, l'exemple de la dame, et, si je me souviens bien, il y avait une famille au complet d'impliquée.

Mais en même temps, pour utiliser l'exemple des routes de campagne qu'on utilisait plus tôt, si j'immobilise mon véhicule en bordure de la 341 à L'Assomption, disons, ça veut dire que le cycliste qui emprunte la voie, lui, il doit me contourner. Et donc, tu sais, il y a d'autres situations qui découlent de ça. Il n'y a pas simplement l'automobiliste qui est immobilisé et qui, lui, se met peut-être lui-même à risque, mais il y a d'autres utilisateurs de la route également qui doivent faire des manoeuvres pour éviter cette voiture-là. Alors, effectivement, là, j'ai mis de l'avant un exemple, mais il y en a plusieurs.

Donc, oui, ce serait préférable, peu importe la nécessité, que les gens s'immobilisent dans une aire qui est prévue à cet effet-là, que ce soit une aire municipale, une aire autre, une aire privée, une station-service, ou autre, simplement pour une question de sécurité. Je comprends bien votre point. On ne veut pas être contre-productifs avec les mesures qu'on met de l'avant pour limiter le texto au volant, le cellulaire au volant, mais en même temps on veut s'assurer que les gens le font de façon sécuritaire. Voilà.

M. Villeneuve : Comment un policier va pouvoir interpréter la raison pour laquelle un automobiliste pourrait justifier : Bien, j'ai dû arrêter... Et comment le policier va faire pour être en mesure de bien comprendre ou, en tout cas, de juger que la raison qui lui est donnée, c'était dans le cas d'une nécessité ou non?

• (17 h 40) •

M. Fortin (Pontiac) : De la même façon qu'il le fait en ce moment. En ce moment, quelqu'un qui est immobilisé, disons, en partie sur la chaussée et que le policier dit : O.K., bien, pourquoi tu t'es arrêté là?, le policier va, selon la réponse qu'il a, juger lui-même de la nécessité que l'automobiliste s'arrête en partie, disons, sur la chaussée et, à partir de là, bâtir son enquête. Donc, la...

M. Villeneuve : Sur la chaussée puis l'accotement, c'est deux choses, là.

M. Fortin (Pontiac) : Non, je sais, mais, disons, une route de campagne, des fois l'accotement n'est pas toujours assez large pour immobiliser mon véhicule au complet, donc je peux empiéter sur la chaussée, ce qui est la question en ce moment. Non, mais votre question par rapport à l'enquête policière, disons, là, elle demeure la même. Donc, le policier fait son travail de la même façon qu'il le fait en ce moment pour quelqu'un qui est immobilisé en partie sur la chaussée.

M. Villeneuve : La loi dit que, lorsque vous arrêtez sur une chaussée, à part si c'est un cycliste ou un piéton, on ne peut pas... bon, ça, on l'a vu tantôt, là, mais vous ne devez pas... vous devez être complètement à l'extérieur de la marque blanche, vous ne pouvez pas y toucher, même. Donc, si un automobiliste, actuellement, arrêta, il se tassa sur l'accotement et il avait des pneus à l'intérieur de la chaussée comme telle, donc de la marque blanche, il serait automatiquement illégal. Ça, je pense que les gens le savent. Donc, je veux juste... enfin... Donc, ce ne serait pas possible, présentement. Actuellement, ce n'est pas possible pour un automobiliste de faire l'exemple que vous avez donné, à moins d'avoir une nécessité vraiment, là, urgente, à moins d'avoir une urgence.

M. Fortin (Pontiac) : Mais c'est la même chose, là, c'est la même chose. Là, en ce moment, l'article 384...

M. Villeneuve : Oui, mais un automobiliste qui ferait ce que vous avez donné comme exemple, je suis convaincu qu'il a une raison vraiment importante et majeure de le faire. Par contre, un automobiliste...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, un instant, un instant, là. Comme moi, vous connaissez beaucoup de routes de campagne où il n'y a pas d'endroit qui nous permette de s'immobiliser complètement sur la chaussée et qui font en sorte que les gens s'immobilisent en bordure de la route avec, des fois, le quart ou la moitié du véhicule qui est à l'intérieur de la ligne blanche.

M. Villeneuve : Mais ça, c'est illégal, ça. Ce que vous dites là, c'est illégal, de toute façon.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, absolument, selon l'article 384.

M. Villeneuve : O.K. Oui, c'est illégal.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, c'est ça.

M. Villeneuve : Mais là on le rend illégal, même si l'accotement est suffisamment large pour pouvoir stationner le véhicule sans empiéter sur la voie. Là, c'est ça qu'on fait, là.

M. Fortin (Pontiac) : Exact, exact.

M. Villeneuve : Il y a beaucoup de campagnes pour dire... entre autres, il y a le texto, mais il y a aussi la fatigue au volant. Ce serait, selon vous, compris dans la nécessité d'arrêter?

M. Fortin (Pontiac) : Pardon? Expliquez-moi ça.

M. Villeneuve : Un policier... Je me stationne sur l'accotement d'une route...

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce que la nécessité d'arrêter comprend la fatigue au volant?

M. Villeneuve : La fatigue au volant.

M. Fortin (Pontiac) : Selon mon interprétation? Écoutez, je ne sais pas. Il faudrait voir l'intention exacte, là. Laissez-moi juste...

M. Villeneuve : Vous savez, les campagnes de publicité sont très fortes là-dessus, et puis avec raison aussi. Je vais le laisser écouter...

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Toujours article 91?

M. Villeneuve : En fait, moi, M. le Président, j'aimerais avoir la genèse de cette décision... bien, cette décision-là... du fait que ça se retrouve dans le projet de loi, cette... Puis je ne suis pas en train de dire que c'est bon ou pas bon, là, j'essaie de comprendre pourquoi, tout à coup, on veut empêcher cela, alors qu'on fait plein de campagnes. Bien là, si le ministre me répond que la nécessité, c'est au sens très large et que c'est juste pour empêcher les gens de texter, bien, qu'on le dise carrément puis qu'on l'interdise carrément en disant : Vous ne pouvez vous arrêter sur un accotement si vous voulez utiliser votre téléphone cellulaire, point. Qu'on le dise complètement, sinon j'ai l'impression qu'on va comme envoyer un message contradictoire, que ce soit pour la fatigue, que ce soit pour quelqu'un qui a un malaise, qui considère que ce n'est pas...

M. Fortin (Pontiac) : ...

M. Villeneuve : Non, mais un malaise, attention... Bien, encore là, est-ce que le malaise... C'est parce que je ne parle pas d'un arrêt cardiaque, là, mais ça peut être un malaise quelconque ou... Je ne sais pas, j'essaie de voir où on va avec ça et de voir comment les policiers vont réussir à déterminer si c'était nécessaire ou non de s'arrêter.

M. Fortin (Pontiac) : ...qu'on essaie de faire à travers l'article, c'est de dire que d'immobiliser un véhicule sur une route où les gens circulent à haute vitesse ou sur un accotement où les gens circulent sur la route à haute vitesse, ce n'est pas sécuritaire, même quand... On parlait tantôt, là, de la formation des policiers. Quand les policiers ont une formation spécifique pour, justement, bien comprendre comment ils doivent se comporter quand ils immobilisent leur véhicule sur l'accotement d'une route comme celle-là, eux-mêmes, quand ils ont cette... quand on donne cette formation-là aux policiers, ça nous indique qu'il y a un enjeu de sécurité autour de l'immobilisation du véhicule puis comment on se comporte autour de notre véhicule. Donc, si on enlève ce changement-là, est-ce qu'on donne une caution à l'utilisateur pour qu'il arrête son véhicule sur l'accotement un peu partout dans une situation qu'on juge qui n'est pas nécessairement sécuritaire, qui n'est pas nécessairement la plus sécuritaire, en tout cas?

En cas de nécessité... c'est vrai, là, il y a le malaise dont vous parliez tantôt, ça me semble un cas évident de nécessité. Mais en même temps quelqu'un qui a de la fatigue, est-ce qu'il doit s'arrêter pendant une heure puis dormir dans son véhicule à cet endroit-là? Est-ce que c'est le meilleur endroit ou est-ce qu'il doit tourner sur une route municipale au prochain petit village? Peut-être que c'est plus simple comme ça, là, et c'est plus sécuritaire pour lui également, là. Si on permet d'être arrêté sur l'accotement, est-ce qu'on est en train d'envoyer le message que c'est sécuritaire de le faire?

M. Villeneuve : M. le ministre, avant que vous soyez ministre, j'imagine que c'est vous qui conduisiez votre véhicule. N'avez-vous jamais arrêté sur l'accotement en faisant le trajet que vous faites? Parce que vous faites un bon trajet.

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement.

M. Villeneuve : Vous avez déjà arrêté sur l'accotement?

M. Fortin (Pontiac) : Sur l'accotement d'une autoroute?

M. Villeneuve : Ça ne vous est jamais arrivé?

M. Fortin (Pontiac) : Sur l'accotement d'une autoroute?

M. Villeneuve : Bien, sur une route en haut de 100 kilomètres-heure, là, en haut de 70, en haut de 70 kilomètres-heure, tout simplement.

M. Fortin (Pontiac) : De mémoire, là, entre Québec et Gatineau?

M. Villeneuve : Ah! vous avez le droit de dire non.

M. Fortin (Pontiac) : Non, mais, de mémoire, non. De mémoire, non. Je ne vous dis pas que je suis parfait, là, mais, de mémoire, non.

M. Villeneuve : Oui. Bien, moi, ça m'est déjà arrivé puis ça m'arrive encore.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, ça, je n'en doute pas. Ça se peut, ça arrive. Mais vous le dites vous-même, on ne le voit pas souvent, mais ça arrive.

M. Villeneuve : Oui, puis, bon, comme je vous dis, moi, j'aimerais beaucoup connaître l'origine exacte de cette réflexion-là où on est arrivés à dire...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, on parle d'un code de sécurité routière, donc ce qu'on veut, c'est encadrer l'utilisation du véhicule le plus possible pour que les gens l'utilisent de façon sécuritaire. Quelqu'un qui arrête sur un accotement d'autoroute sans avoir de raison de nécessité — ou à moins que quelqu'un lui dise, à travers la signalisation, qu'il a le droit — est-ce que c'est sécuritaire? Ça ne me semble pas sécuritaire. Alors, quand on débat d'un code de sécurité routière où on veut améliorer la sécurité, ça me semble logique d'envoyer un message aux gens en disant : Une telle manoeuvre, ce n'est pas ce qu'il y a de plus sécuritaire.

Le Président (M. Iracà) : Toujours à l'article 91...

M. Villeneuve : Découragez-vous pas, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Non, non.

M. Villeneuve : Ça va bien aller. Enfin...

Le Président (M. Iracà) : Je ne sais pas s'il y a d'autres commentaires en lien avec la question soulevée par le député de Berthier.

M. Fortin (Pontiac) : En fait, je peux peut-être renverser la situation. Si vous me dites que ça vous est arrivé d'arrêter en bordure de l'autoroute... J'imagine que vous prenez la 40 pour venir ici, là, donc vous êtes arrêté en bordure de la 40 en quelque part, disons, entre Québec puis Trois-Rivières...

M. Villeneuve : ...je ne m'incriminerai pas. C'est bon, continuez.

M. Fortin (Pontiac) : ...est-ce que vous vous sentiez en sécurité? Disons que vous avez changé de place avec le passager, vous avez fait le tour du véhicule, vous êtes sorti, vous avez ouvert la portière, est-ce que vous vous sentez en sécurité? Ça roule vite sur les autoroutes au Québec, là. Ce n'est pas tout le monde qui respecte le 100 kilomètres-heure. Donc, est-ce que vous pensez que c'est...

M. Villeneuve : Oui, bien, moi, je vais vous expliquer dans quelles circonstances, moi, je peux le faire.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, ça va.

M. Villeneuve : D'abord, je le fais de façon sécuritaire. C'est sûr que, s'il y a 10 voitures en arrière puis il y en a en avant, je ne fais pas ça, là. Souvent, je vais me retrouver seul et j'ai la place pour arrêter. Parce que vous savez qu'il y a les fameuses bordures, donc... et les crevaisons qui, souvent, peuvent suivre lorsqu'on stationne sur l'accotement.

M. Fortin (Pontiac) : Mais ça, c'est un enjeu de sécurité, ça aussi. Les bandes rugueuses, c'est pour votre sécurité, ça aussi.

M. Villeneuve : Oui, oui, tout à fait. Alors, je le fais de façon sécuritaire, honnêtement, quand je le fais. Je ne le fais pas de façon, entre guillemets, cow-boy et je ne débarque pas nécessairement de mon véhicule. Alors, ça peut arriver parce que j'ai un téléphone urgent, mais, si le téléphone urgent n'implique pas une question de vie ou de mort, ce n'est pas une nécessité.

M. Fortin (Pontiac) : N'avez-vous pas un appareil, dans votre véhicule, qui vous permet de faire des appels...

M. Villeneuve : Oui, mais il y a des fois où tu ne peux pas le faire parce qu'il faut que tu signales, et ils ne sont pas nécessairement intégrés.

M. Fortin (Pontiac) : Ah! d'accord, d'accord.

M. Villeneuve : Alors, tous les numéros ne sont pas nécessairement intégrés, et je sais que je dois faire des... enfin.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, ça va. Je n'essaie pas de vous incriminer non plus.
• (17 h 50) •

M. Villeneuve : Moi, je vous le soumet, et je vous le soumet parce que, souvent, de la façon dont fonctionnent les policiers, en général, pour faire des propositions ou des suggestions quant à la vitesse, etc., ils travaillent avec des statistiques. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais c'en est vraiment parfois un peu... j'allais dire... J'ai été maire pendant longtemps, et, quand on vient me dire... puis on me dit : M. Villeneuve, regardez, dans cette zone-là, les statistiques nous disent qu'il n'y en a pas, de danger... c'est parce qu'il y a eu trois morts en deux ans, alors vous avez beau m'arriver avec les statistiques que vous voulez, moi, je considère qu'il y a urgence d'intervenir à cet endroit-là parce que, même si dans vos statistiques, ce n'est pas beaucoup, c'est trop.

Alors, je sais qu'ils fonctionnent toujours avec des statistiques. Et là pour que vous ameniez ce nouvel élément là dans le projet de loi, j'imagine que vous vous êtes basé sur des faits, des statistiques pour arriver à ça, dire : Oui, maintenant, on va interdire tout arrêt des zones en haut de 70 kilomètres-heure sur l'accotement. Même si l'accotement est très sécuritaire, c'est interdit. Enfin...

M. Fortin (Pontiac) : Je devrais les retrouver, là, si... j'imagine...

M. Villeneuve : ...parce que c'est clair que ça prend quelque chose de probant, finalement, concret pour en arriver à prendre cette décision-là.

Sur la chaussée, ça, je suis d'accord. Sur la chaussée, arrêter, là, je comprends que ça, ça va, là. Mais sur l'accotement, j'ai beaucoup de difficultés à... en tout cas. Je me pose la question suivante aussi : Ça n'a pas été soulevé par aucun groupe, je pense? Je n'étais pas là tout le temps des auditions.

Le Président (M. Iracà) : C'est une bonne question, M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Je ne sais pas si ça a été soulevé par des groupes.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Je vais laisser le ministre consulter son équipe.

M. Fortin (Pontiac) : Non, juste un petit moment. J'ai bien entendu le propos, là, mais... O.K., si je regarde l'article 386 du projet de loi en ce moment, l'article qui existe déjà : «Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants :

«1 ° sur un trottoir et un terre-plein — etc., là, je vous épargne la liste totale, là;

«7 ° sur un chemin à accès limité, sur une voie d'entrée ou de sortie d'un tel chemin et sur une voie de raccordement.»

Une autoroute comme l'autoroute 40, c'est effectivement un chemin à accès limité. Donc, ce que je comprends, c'est que, dans la situation de l'autoroute, là, c'est effectivement déjà interdit. D'ailleurs, les campagnes de publicité de la Société de l'assurance automobile du Québec, elles l'indiquent comme ça.

M. Villeneuve : Je crois qu'on n'a pas la même version, la même lecture. On va le...

M. Fortin (Pontiac) : Non, ça va.

Des voix : ...

M. Villeneuve : Si c'est le cas, je me suis incriminé, là. Si c'est le cas, je me suis incriminé.

M. Fortin (Pontiac) : Non, c'est correct. Vous n'êtes pas le seul, c'est correct.

Des voix : ...

M. Villeneuve : Oui, c'est sur un chemin à accès limité. Là, est-ce qu'on parle de la chaussée ou on ne spécifie pas nécessairement «l'accotement»? À mon avis, en tout cas... Je vous laisse le soin de le regarder, là. Ce serait indiqué, sinon.

M. Fortin (Pontiac) : La définition d'un chemin inclut l'accotement et le chemin.

M. Villeneuve : Un chemin d'accès limité, ça se limite aux autoroutes? Ça se limite à quoi, un chemin d'accès limité?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, une autoroute fait partie d'un chemin à accès limité.

M. Villeneuve : Oui, mais les zones en haut de 70 sont-elles incluses?

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement, la 341, là, ce n'est pas un chemin à accès limité, selon ce que j'en comprends.

Des voix : ...

M. Villeneuve : La 138 est-elle comprise là-dedans, la route nationale?

M. Fortin (Pontiac) : Un instant.

M. Villeneuve : Donc, la conclusion de tout ça, c'est que... pas la conclusion de tout ça, mais une des conclusions, c'est que l'autoroute, c'est illégal d'arrêter sur l'accotement à moins de... il y a des zones, là...

M. Fortin (Pontiac) : C'est notre interprétation de l'article 386 en ce moment.

M. Villeneuve : O.K. Et, dans l'article en vigueur actuellement, c'est toujours : en cas de nécessité, on peut le faire, évidemment, là?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, effectivement.

M. Villeneuve : O.K. Bien, il resterait la route nationale, entre autres, à regarder. Parce que moi, je veux bien voter des règlements, des lois, mais encore faut-il que ce soit applicable, là. Dans ce cas-ci, pas sûr.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, en fait, si vous voulez, M. le député, là, qu'on vous revienne avec la définition exacte de «chemin à accès limité», les gens peuvent regarder tout de suite ou on peut vous revenir dans cinq minutes ou après la pause, là.

M. Villeneuve : Moi, je vous propose... Oui, faites... c'est bien. Puis moi, je vais vous lire la lettre que je vous ai parlé tantôt pour les vignettes pour les personnes handicapées et je la déposerai par la suite, tout simplement. Ça va peut-être aiguiller les gens de votre ministère, puis vous nous reviendrez après la pause.

Alors, c'est adressé, à l'époque, à M. Lessard, donc : «Vignette de stationnement pour personne handicapée ayant une motocyclette.»

Alors : «M. le ministre, les motocyclettes sur trois roues deviennent de plus en plus populaires chez les personnes handicapées. Malheureusement, au Québec, elles ne peuvent obtenir de vignette de stationnement attribuée par Société de l'assurance automobile du Québec qui les autorise à garer leur véhicule dans les endroits qui leur sont réservés.

«En vertu du paragraphe 5° de l'article 8 du Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées, la vignette doit être suspendue au rétroviseur à l'intérieur du véhicule, ce qui est impossible avec une moto.

«Selon la SAAQ, la vignette ne peut être utilisée que dans les véhicules de promenade. Il est donc impossible d'obtenir une vignette adaptée aux motocyclettes, puisqu'il n'y a pas de rétroviseur. Pourtant, en Ontario, il y a un programme qui reconnaît davantage l'autonomie des personnes handicapées et délivre une vignette pour tout autre type de transport. [Donc,] je souhaiterais, M. le ministre, trouver une solution afin d'accommoder ces personnes pour qu'elles puissent vivre pleinement leur autonomie.

«Veuillez recevoir, M. le ministre...»

Alors, je vais la déposer à la commission...

M. Fortin (Pontiac) : Vous pouvez la déposer?

M. Villeneuve : Oui, si c'est d'accord, je vais la déposer. Et je n'ai toujours pas retrouvé la lettre qui avait été... parce que j'ai une autre lettre de la personne d'origine, ça devrait venir. Mais je pense que ça, c'est suffisant pour vous sensibiliser, M. le ministre. Je pense que le point est bon, et d'autant plus qu'on se réfère souvent aux autres États pour prendre des décisions judicieuses et au diapason, finalement, des réalités qui sont les nôtres et qui sont les réalités des autres États. Donc, je pense que, là, on a un bel exemple. Mais je vais quand même laisser votre équipe vérifier exactement la façon dont ça fonctionne en Ontario. Et, si jamais, et si d'emblée, et si d'aventure ça se confirme, bien, si vous pouvez soit envoyer une directive... par simple directive ou si ça prend un amendement? Mais je pense que c'est...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, il faudrait voir comment on pourrait s'y prendre s'il y a décision en ce sens-là, mais effectivement, comme je le disais plus tôt, on va s'engager à analyser ce qui se passe en Ontario puis à voir comment on peut s'y prendre au Québec pour rendre la chose plus simple pour les personnes en question.

M. Villeneuve : C'est bon. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : Alors, on fait copie de la lettre, on va la donner à l'équipe ministérielle et aux collègues députés.

Question de procédure, pour 91, est-ce qu'on a fait le tour de la question? Est-ce qu'on l'adopte avant 18 heures, et vous revenez avec des réponses pour M. le député de Berthier? Je vous laisse me guider. Alors, est-ce que je procède à la mise aux voix, dans le fond? C'est la question, un peu, que je vous pose, là.

M. Villeneuve : On peut attendre, monsieur, ils vont nous ramener les informations, entre autres à savoir si «accès limité» comprend l'autoroute. C'est bon? Ça vous va?

Le Président (M. Iracà) : Alors, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 17 h 58)

(Reprise à 19 h 37)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre 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.

Document déposé

Avant la pause, je voulais juste — simplement une question de procédure — confirmer le dépôt de la lettre lue par le député de Berthier. Elle a été photocopiée et distribuée.

Nous étions à l'étude de l'article 91. Il y avait quelques interrogations de soulignées par le député de Berthier. Je pense que, M. le ministre, vous deviez revenir sur les interrogations soulevées par le député de Berthier. Alors, à ce moment-ci, toujours à l'article 91, je vous laisse la parole, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Merci, M. le Président. J'ai peut-être une proposition à faire au député de Berthier, là, et au député de Deux-Montagnes, qui ont posé des questions sur l'enjeu de l'article 91. Je vous avoue qu'effectivement peut-être qu'il y a matière à avoir davantage de réflexions autour de l'ajout, disons, de routes où, justement, le stationnement ou l'immobilisation d'un véhicule sur l'accotement n'est pas permis. Donc, ce que je vous proposerais, c'est qu'on retire l'article. Peut-être qu'on a une réflexion supplémentaire à faire du côté du ministère, à savoir comment on encadre ça de façon claire pour l'usager.

Je continue à penser qu'il y a effectivement un enjeu de sécurité autour de l'immobilisation des véhicules. On peut continuer à parler à la SAAQ pour que leurs campagnes de publicité qu'ils font déjà au niveau de la sécurité et de l'immobilisation sur les accotements clarifient la législation actuelle, et ce qu'elle permet, et ce qu'elle ne permet pas. Mais en même temps peut-être qu'on n'est pas rendus, justement, à introduire un nouvel article pour aller plus loin que ce qui est présentement en législation d'ici à ce qu'on soit capables de clarifier la situation pour les usagers, pour qu'ils puissent savoir exactement dans quelles situations, selon les données, comme vous le disiez, là, selon des données probantes, il est sécuritaire de s'immobiliser ou non.

M. Villeneuve : O.K. Bien, j'apprécie qu'on pousse un peu plus la réflexion, M. le Président. Comme je vous disais tantôt, je ne suis pas pour, je ne suis pas contre.

M. Fortin (Pontiac) : Non, c'est ça. Moi, je suis d'accord...

M. Villeneuve : C'est juste parce que je me dis : On est peut-être contre-productifs. Est-ce qu'on a la réponse — je veux juste savoir — concernant les chemins d'accès limité, là, pour l'autoroute? Est-ce qu'on a cette réponse-là maintenant?

M. Fortin (Pontiac) : Au minimum, là, au minimum, les autoroutes sont incluses parce que c'est les bretelles d'accès qui font en sorte que c'étaient des chemins fermés. Là où ça devient peut-être un petit peu plus difficile, c'est quand, par exemple, une autoroute peut devenir un boulevard urbain, là, où sont les limites de cette autoroute-là. Mais au minimum il y a la question de l'autoroute qui est incluse là-dedans.

M. Villeneuve : Donc?

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Ma réponse à votre question, c'est oui.

M. Villeneuve : C'est oui. Donc, je ne dois plus m'arrêter, à l'occasion, sur le bord de l'autoroute. Ce n'est pas...

M. Fortin (Pontiac) : Vous ne deviez pas et...

M. Villeneuve : Je ne devais pas, c'est ça.

M. Fortin (Pontiac) : ...à moins de nécessité, nécessité que le policier jugera en conséquence.

M. Villeneuve : Oui, voilà. Ah! c'était nécessaire, c'était nécessaire. Oui, c'est ça, c'est ça.

M. Fortin (Pontiac) : Voilà.

M. Villeneuve : D'accord. Bien, O.K., moi, ça me convient. Et puis, écoutez, je ne sais pas le temps que ça prendra pour la réflexion, mais, bon... parce que ça roule assez rondement, comme projet de loi, là. O.K.
• (19 h 40) •

Le Président (M. Iracà) : Ce que je comprends, c'est qu'on suspend l'article.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Retirer?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui.

Le Président (M. Iracà) : Bon, parfait. Alors, on va distribuer un amendement qui va être assez simple. Donc, l'amendement est en distribution présentement. Je vais laisser le ministre en faire la lecture. Amendement, article 91.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Article 91, c'est tout simple, c'est : Retirer l'article 91 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement retirant l'article 91 du projet de loi, tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Article 92. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

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

Le Président (M. Iracà) : Ah! excusez-moi. Question de procédure.

M. Fortin (Pontiac) : Bien sûr.

Le Président (M. Iracà) : Oui, Mme la secrétaire fait bien de me le rappeler, procédure, mais on va le faire quand même. Donc, l'article 91, tel qu'amendé, est adopté, c'est ce que je comprends. Et voilà.

M. Fortin (Pontiac) : D'accord.

Le Président (M. Iracà) : Alors, 92. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Vous comprenez bien votre procédure, M. le Président. Article 92 : L'article 386 de ce code est modifié :

1° par le remplacement du paragraphe 2° par le suivant :

«2° à moins de 3 mètres d'une borne d'incendie;»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 4°, de «clairement identifié» par «ou pour cyclistes identifié par une signalisation appropriée»;

3° par l'insertion, après le paragraphe 4°, du suivant :

«4.1° dans un carrefour giratoire;».

M. le Président, l'article 92 du projet de loi propose de revoir la règle interdisant l'immobilisation à proximité d'une borne-fontaine en réduisant la distance de trois mètres au lieu de cinq mètres.

Afin de sécuriser les règles de circulation dans d'autres aménagements que les passages pour piétons, il prévoit l'interdiction de s'immobiliser dans les passages pour cyclistes, les carrefours giratoires.

L'interdiction de stationnement à moins de cinq mètres d'un signal d'arrêt a été supprimée, puisqu'il est considéré que l'interdiction de s'immobiliser à moins de cinq mètres d'une interdiction couvre cette situation.

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

M. Villeneuve : Oui. Donc, on a trois modifications à l'article 386. La première... Encore une fois, je veux juste savoir... je ne suis pas pour, je ne suis pas contre, je veux savoir pourquoi on arrive à réduire cet espace de dégagement là. En fait, c'est un espace de dégagement qu'on priorise pour, justement, les bornes incendie. On comprend que c'est nécessaire, là. Alors, qu'est-ce qui fait qu'on réduit cette distance-là?

M. Fortin (Pontiac) : C'était une demande d'un des groupes qui sont apparus en consultations au cours de la période estivale, dernières consultations qui avaient été lancées. Je veux juste vous retrouver le nom du groupe qui avait proposé ça et la raison pour laquelle, là...

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : C'était une demande des municipalités. C'était une demande qui venait des municipalités, et il n'y avait pas d'enjeu de sécurité publique. On a vérifié auprès du ministère de la Sécurité publique, et eux ne considéraient pas que c'était un enjeu de sécurité, à moins de trois mètres d'une borne incendie.

M. Villeneuve : On sait que le Québec s'est doté de schémas de couverture de risques d'incendie à travers tout le Québec, et c'est une très, très bonne chose, honnêtement, donc le temps de réponse sur les sinistres et les incendies... Et est-ce qu'on a consulté ces gens-là? Parce que c'est eux, finalement, qui... les services...

M. Fortin (Pontiac) : Quand vous dites «ces gens-là», vous faites référence à qui?

M. Villeneuve : Bien, je parle des pompiers volontaires, je parle des services de pompiers comme la ville de Montréal, la ville de Québec, les grandes villes, mais aussi les services de pompiers volontaires. Lorsqu'ils doivent utiliser une borne-fontaine, c'est eux qui sont confrontés à avoir accès à ces bornes-fontaines-là. Est-ce qu'on a consulté ces gens-là aussi, là?

M. Fortin (Pontiac) : C'était une demande... bien honnêtement, puisqu'elle vient des municipalités, qui sont responsables, eux-mêmes, de la création de ces schémas d'aménagement, schémas de risques là, et le ministère de la Sécurité publique est responsable d'encadrer les schémas de risques, donc on se trouverait couverts des deux côtés, là, les municipalités aussi. Évidemment, les corps de pompiers, souvent, en dépendent, là, donc...

M. Villeneuve : Donc, on peut présumer que les municipalités ont demandé l'avis de leurs corps de pompiers, là, pour pouvoir faire une telle demande au... et la sécurité publique est allée de l'avant.

M. Fortin (Pontiac) : Je serais incroyablement surpris qu'ils aillent de l'avant avec une demande comme ça sans consulter.

M. Villeneuve : Moi aussi, moi aussi. Mais je me demandais si le ministère avait fait ces vérifications-là, savoir si cette consultation-là avait été faite, tout simplement, là.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, c'est ça. Honnêtement, on croit que les municipalités ont fait le travail. Puis en vérifiant avec le ministère de la Sécurité publique, nous, ça nous convenait, là.

M. Villeneuve : D'accord.

Le Président (M. Iracà) : 92, questions, commentaires, toujours? Oui.

M. Villeneuve : Oui, toujours, M. le Président. On a changé... en fait, on a biffé «clairement identifié» pour ajouter «ou pour cyclistes identifié par une signalisation appropriée». Est-ce qu'on vient, par ce retrait-là de «clairement identifié», assurer, finalement, que ce soit bien identifié, donc bien affiché clairement?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, disons que «clairement identifié» porte peut-être plus à interprétation que «par une signalisation appropriée». Donc, d'après moi, on clarifie la nécessité de la signalisation qui est correcte. Et on tenait également à ajouter, là, le passage pour cyclistes dans cette définition-là.

M. Villeneuve : Ça s'applique seulement au MTQ, là, ce dont on parle, ça ne touche pas les municipalités comme telles? Les municipalités doivent faire leur propre... En fait, ma question, c'est : Est-ce que ça va être homogène sur l'ensemble du territoire ou si c'est limité au MTQ? Parce qu'on est dans le Code de la sécurité routière, qui parle des routes du ministère des Transports du Québec, donc...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais on parle de l'ensemble des routes du Québec, là. Donc, un passage piétonnier qui est, disons, sur la rue principale chez vous, qui serait de juridiction municipale, est aussi assujéti à ça.

M. Villeneuve : Assujéti à ça.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, absolument.

M. Villeneuve : Donc, ça va impliquer, de la part des municipalités du Québec...

M. Fortin (Pontiac) : De la même façon qu'ils le font en ce moment, si je stationne mon véhicule, si j'immobilise mon véhicule dans un passage piétonnier et que je bloque le passage piétonnier, le service de police de la ville va me dire que je ne peux pas faire ça. Donc, c'est exactement la même situation, là.

M. Villeneuve : D'accord. Et évidemment on rajoute le carrefour giratoire, puisque c'est...

M. Fortin (Pontiac) : Qui n'apparaissait pas dans le Code de la sécurité routière, voilà.

M. Villeneuve : Exactement. Parfait. Moi, ça me va, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, il n'y a pas d'autre intervention. Je vais procéder à la mise aux voix. Article 92, est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 93. M. le ministre, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Article 93 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 388, du suivant :
«388.1. Seuls les véhicules routiers électriques et les véhicules routiers hybrides rechargeables peuvent être immobilisés dans un espace réservé à la recharge en énergie. Ils ne peuvent toutefois y être immobilisés que s'ils sont branchés à la borne de recharge.

«En outre des chemins publics, le présent article s'applique 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.»

L'article 93 du projet de loi introduit l'article 388.1 au code afin de prévoir que les espaces réservés à la recharge en électricité des véhicules ne peuvent être utilisés que par des véhicules routiers électriques ou hybrides rechargeables, dans la mesure où ces derniers sont branchés à la borne. Cette règle s'applique aux espaces situés dans tout lieu 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. Article 93. M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Question pour ma gouverne.

M. Fortin (Pontiac) : Bien sûr.

M. Villeneuve : Vous savez, dans les centres d'achats, dans les stationnements de centres d'achats — là, on parle, évidemment, de bornes électriques, qui vont de plus en plus s'y retrouver — est-ce que les arrêts sont obligatoires? Est-ce qu'ils sont... Je ne suis pas dans le projet de loi, là, mais je pose la question pour ma gouverne. Lorsqu'il y a des arrêts dans un stationnement de centre d'achats — il y en a plusieurs — c'est couvert par le MTQ? C'est couvert par la municipalité au niveau du service de police? Petite question comme ça. Ça fait longtemps que je me la pose, savoir si c'est...

M. Fortin (Pontiac) : Bonne question. Laissez-moi vérifier. La bonne pratique serait de faire ses arrêts partout et surtout avec...

M. Villeneuve : Je les fais, M. le ministre, je vous le promets, mais je veux juste m'assurer...

M. Fortin (Pontiac) : Mais c'est un message pour votre fille, encore là, M. le député, et pour tout le monde autour de la table.

M. Villeneuve : Ça fait longtemps que je me pose la question.

M. Charette : 19 h 49...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Villeneuve : Non, ça fait longtemps que je me pose cette question, et là je profite de l'expertise qu'il y a autour de la table, M. le Président, pour avoir la réponse à cette question-là.

Le Président (M. Iracà) : Non, c'est des bonnes questions, c'est des bonnes questions.

M. Villeneuve : Mais ils pourront revenir plus tard aussi.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, on pourra vous le trouver. Puis ce n'est pas en lien direct avec l'article, mais on pourra vous le trouver puis vous revenir.

M. Villeneuve : Alors, bon, bien, j'arrive maintenant au coeur du sujet dont on discute, l'article — je vais mettre mes lunettes — 93. On dit qu'un véhicule qui n'est pas branché à la borne ne doit pas s'y trouver. C'est à peu près ça qu'on peut lire, hein? Qu'en est-il des véhicules qui sont branchés à la borne, mais qui sont à 100 %?

M. Fortin (Pontiac) : Ça serait très difficile d'application pour un policier, disons. Comment est-ce que quelqu'un intervient pour savoir si le véhicule est à 100 % chargé, ou à 30 % chargé, ou à 10 % chargé? Honnêtement, l'application de ce que vous demandez, là, me semble plutôt difficile.

M. Villeneuve : Bien, je ne demande rien, hein, je pose...

M. Fortin (Pontiac) : Mais je comprends, je comprends la préoccupation. Ça faisait partie des discussions qu'on avait eues en commission parlementaire.

M. Villeneuve : Bien oui, exact.

• (19 h 50) •

M. Fortin (Pontiac) : Mais je ne crois pas qu'il est impossible non plus pour certains commerces de mettre une limite de temps, disons. Si un commerçant décide... ou, je ne sais pas, moi, un hôtel peut dire qu'effectivement c'est une place qui est réservée, mais elle est réservée pour les véhicules électriques pour une certaine période. C'est possible, mais ça peut être...

M. Villeneuve : Mais, vous savez, je vais vous donner un exemple, M. le ministre — vous ne l'avez peut-être pas vécu, vous n'êtes pas encore en véhicule électrique...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, on est en véhicule électrique, très certainement.

M. Villeneuve : ...vous êtes en véhicule électrique, bon — où nous, on était en congrès à un moment donné, puis les gens qui avaient des véhicules électriques, durant la nuit, se textaient : Écoute, j'ai terminé mon... alors il se levait pour aller brancher le sien parce qu'il n'y avait pas beaucoup de bornes à l'hôtel, il y avait beaucoup de véhicules électriques.

M. Fortin (Pontiac) : Avec le développement du réseau de bornes, j'ai confiance que ça va s'améliorer.

M. Villeneuve : Oui, je comprends.

M. Fortin (Pontiac) : Mais je comprends absolument le problème que vous avez. D'ailleurs...

M. Villeneuve : Quand on branche, à un moment donné, ce n'est pas indiqué «la charge est pleine», «100 %»? Je ne sais pas, je n'en ai pas, de véhicule électrique, pas encore.

M. Fortin (Pontiac) : À ma connaissance, non.

M. Villeneuve : Non? C'est ça, c'est indiqué à l'intérieur du véhicule au tableau de bord.

Une voix : ...

M. Villeneuve : Pardon? Oui, tout à fait. O.K., mais c'est parce qu'on essaie d'être efficaces, là.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, je comprends, je comprends très, très bien votre préoccupation. Je vois mal comment on peut l'appliquer, cependant.

Le Président (M. Iracà) : 93, questions, commentaires?

M. Villeneuve : Bien, pour la question que j'ai posée concernant les... Si le MTQ peut faire appliquer ces règlements-là au niveau du véhicule électrique, j'imagine que pour les arrêts, ça devrait aussi être obligatoire. Mais on aura la réponse plus tard. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : 93, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 93 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 94. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 94 : L'article 390 de ce code est modifié par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant :

«Un agent de la paix peut également exercer le pouvoir prévu au premier alinéa lorsqu'un véhicule routier est immobilisé par nécessité notamment en raison de conditions climatiques particulières ou de conditions de visibilité insuffisantes.»

M. le Président, l'article 94 du projet de loi propose d'ajouter un deuxième alinéa à l'article 390 du code afin d'énoncer clairement le pouvoir des policiers de faire déplacer et remiser un véhicule immobilisé par nécessité, notamment lors de tempêtes hivernales ou presque printanières, disons.

M. Villeneuve : La 13 pourrait être un bel exemple de ça.

M. Fortin (Pontiac) : Un an aujourd'hui.

M. Villeneuve : Est-ce qu'on peut faire un lien? Parce que, là, ce qu'on lit bien, là, c'est qu'un agent de la paix peut également exercer le pouvoir prévu au premier alinéa lorsqu'un véhicule routier est immobilisé par nécessité notamment en raison de conditions climatiques particulières ou de conditions de visibilité insuffisantes». On se rappellera, pour la 13, l'incident de la 13, au milieu de la tempête de neige, c'est deux camions qui bloquaient, puis ils ont refusé d'être remorqués. Est-ce qu'on peut comprendre que c'est introduit expressément pour éviter de tels...

M. Fortin (Pontiac) : Tout à fait. Ça fait partie des mesures de suivi suite à l'accident ou à la situation de l'an dernier, là, tout à fait. Cette mesure-là est une réponse aux événements survenus l'hiver passé.

M. Villeneuve : Est-ce que cette mesure-là, ici, s'applique... On parle de conditions climatiques, mais, si le véhicule en question ou les... Je pense qu'il y avait deux véhicules, avec l'histoire de la 13. Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur la chaussée, donc sur le chemin, que ce n'est pas des raisons climatiques, que c'est un bris, est-ce qu'un agent peut forcer, finalement, à ce que le véhicule soit remorqué? Est-ce que le conducteur ou le propriétaire du véhicule peut refuser? Actuellement, c'est quoi, là...

M. Fortin (Pontiac) : Ma compréhension, c'est qu'un véhicule qui est immobilisé sur la chaussée peut être déplacé. Si vous regardez le texte de la loi, là, on dit «notamment en raison de conditions climatiques particulières», mais pas exclusivement. Donc, un bris mécanique pourrait effectivement nécessiter...

M. Villeneuve : C'est vrai, le «notamment» n'exclut rien d'autre, mais...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui. On pourrait enlever toute la partie «notamment en raison de conditions climatiques particulières ou de conditions de visibilité», on pourrait l'enlever, mais je crois que ça envoie quand même un message supplémentaire, disons.

M. Villeneuve : C'est un clin d'oeil, là. C'est un clin d'oeil qu'on fait, mais, dans le fond, ce ne serait pas nécessaire.

M. Fortin (Pontiac) : Mais ça donne un exemple de situations, si je peux dire ainsi.

M. Villeneuve : On fait juste donner le pouvoir, justement, aux agents de la paix. En cas de nécessité, encore là, ils auront à... Oui, je n'ai pas rêvé ça, moi, est-ce qu'il est là, le mot «nécessité»? Je pense que oui, là. Alors, ils auront à démontrer, si jamais il y avait contestation, qu'il y avait une nécessité. Alors, on verra les débats que ça fera, là. Mais c'est parce qu'on... Je me pose la question en droit : Est-ce que c'est pertinent de faire le clin d'oeil qu'on fait là? Enfin, je vous pose la question parce qu'on...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, je crois qu'en le disant explicitement la nécessité devient très claire dans cette situation particulière là.

M. Villeneuve : Enfin, comme vous l'avez dit précédemment, on pourrait l'enlever que ça ne changerait...

M. Fortin (Pontiac) : On pourrait, mais, quand on le dit, ça implique que, nécessairement, cette situation-là est définie, là.

M. Villeneuve : Oui, je comprends. Je vous pose la question... Dans des projets de loi, souvent on dit : Le législateur ne parle pas pour ne rien dire; il en dit le moins possible, pourvu que l'effet recherché soit exécutoire.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, l'effet qui est... Effectivement, là, on pourrait l'enlever, et notre interprétation serait la même. Cependant, en le disant de façon explicite, on s'assure que l'interprétation de tout le monde par rapport aux conditions climatiques est la même.

M. Villeneuve : Quand vous parlez des agents de la paix, mon redoutable chercheur me demande : Est-ce qu'un patrouilleur, c'est un agent de la paix? Je pense que non, par définition, mais donc...

M. Fortin (Pontiac) : Un patrouilleur, par exemple, du ministère des Transports?

M. Villeneuve : Oui. Est-ce que c'est...

M. Fortin (Pontiac) : Non. Un patrouilleur, non, mais un contrôleur routier, apparemment que ce l'est, oui.

M. Villeneuve : Ah! les contrôleurs routiers seraient...

Une voix : ...

M. Villeneuve : Bien, je ne sais pas, là, il faudrait voir, là. J'essaie de voir, tant qu'à faire, si on met du texte pour envoyer un clin d'oeil, est-ce qu'il n'y a pas lieu de s'assurer qu'on puisse être efficaces le plus possible. Est-ce que de se limiter aux agents de la paix, selon vous, c'est suffisant pour être capables d'être efficaces sur le terrain ou si on ne devrait pas penser que les patrouilleurs pourraient avoir ce pouvoir-là?

M. Fortin (Pontiac) : Non, on croit, honnêtement, bien sincèrement, là, avec les agents de la paix et les contrôleurs routiers, qu'il y a suffisamment de gens pour être capables de répondre à des situations comme celles-là. Et les agents de la paix sont peut-être mieux formés pour dialoguer aussi avec les gens qui pourraient causer entrave dans cette situation-là.

M. Villeneuve : C'est bon. Ça me va.

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

M. Charette : Sans refaire tout l'historique des événements de l'année dernière, justement, j'étais surpris d'apprendre qu'un policier ou un agent de la paix, avant l'adoption de ce projet de loi ci, n'a pas autorité pour dégager une voie qui serait entravée par un véhicule soit accidenté ou sinon tout simplement immobilisé parce que la chaussée est soit enneigée, glissante, peu importe. Donc, c'est un pouvoir qui ne revenait pas ou qui n'appartenait pas aux agents de la paix jusqu'à présent?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, quand on dit qu'il est immobilisé par nécessité, disons que ce n'était pas aussi clair que ça pouvait l'être. On croit bien honnêtement qu'avec l'ajout du deuxième paragraphe on est aussi clairs qu'on peut l'être pour une situation comme celle-là et que l'agent de la paix a tous les pouvoirs nécessaires pour déplacer le véhicule en question. Mais effectivement ça portait peut-être matière à interprétation, et c'est ce que les policiers nous ont rapporté de l'événement.

M. Charette : Et là vous avez mentionné... les contrôleurs routiers sont des agents de la paix, donc le projet de loi est conçu dans cet esprit-là, c'est-à-dire, si une situation semblable devait se reproduire, un contrôleur routier qui arriverait en premier sur les lieux et qui constaterait la problématique serait en mesure d'autoriser ou sinon d'ordonner le remorquage du véhicule problématique.

M. Fortin (Pontiac) : Tout à fait, c'est notre interprétation. Et la définition d'agent de la paix inclut les agents des forces policières, mais également les contrôleurs routiers.

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

M. Villeneuve : Oui, je veux juste m'assurer qu'on ne passe pas à côté d'une opportunité, là. Selon vous, policiers, agents de la paix, ça comprend... Est-ce qu'on a la... Parce que...

M. Fortin (Pontiac) : On peut trouver la liste complète, si vous le désirez.

M. Villeneuve : Est-ce que le MTQ a la possibilité d'intervenir sur les routes de façon... comment je pourrais dire ça, pas coercitive, là, mais de façon à donner certains ordres de comportement ou d'application de certaines normes, certaines...

M. Fortin (Pontiac) : Vous voulez dire?

M. Villeneuve : Est-ce que le MTQ a cette possibilité-là?

M. Fortin (Pontiac) : Bien, les contrôleurs routiers ont très certainement cette disposition-là.

M. Villeneuve : Seulement les contrôleurs routiers. Ce sont les contrôleurs routiers. O.K.

M. Fortin (Pontiac) : Vous parlez, là, des patrouilleurs aussi?

M. Villeneuve : Oui.

M. Fortin (Pontiac) : Habituellement, les patrouilleurs sont plus là pour encadrer, pour s'assurer d'une sécurité aux abords d'un accident ou des choses comme ça, mais de pouvoir coercitif, là, comme ça, je ne crois pas que ça s'applique à eux.

M. Villeneuve : O.K. Non, c'est ça. Donc, agents de la paix, on parle de policiers, on parle de contrôleurs?

M. Fortin (Pontiac) : Je pense qu'on est en train de vous trouver la définition exacte, là. Je ne veux pas oublier un groupe si vous en voulez la liste complète, mais effectivement...

M. Villeneuve : Bien, je donne l'exemple, ce qui est arrivé sur la 13, parce qu'on comprend que c'est volontairement qu'on le met là, pour illustrer ce qui s'est passé sur la 13. Dans les premiers moments où ça s'est produit, qui aurait pu ordonner le remorquage des deux camions? Est-ce qu'il y a une personne qui était présente qui avait ce pouvoir-là à ce moment-là?

M. Fortin (Pontiac) : Ma compréhension, c'est que les services de police étaient rapidement sur les lieux.
• (20 heures) •

M. Villeneuve : Ils étaient sur place. O.K. On va avoir la réponse sous peu, à mon avis.

(Consultation)

Le Président (M. Iracà) : Alors, je comprends, M. le ministre, que vous cédez la parole au sous-ministre adjoint pour répondre à la question du député de Berthier?

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, je comprends qu'on cherchait à avoir une liste colligée de qui était agent de la paix et donc qui aurait pu intervenir sur...

M. Villeneuve : La répartition sur le territoire pour être efficace.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça. Donc, les agents de la paix, c'est en vertu de différentes lois qu'ils sont déterminés ainsi. Par exemple, pour les policiers, il y a une loi qui dit que tout policier est agent de la paix sur l'ensemble du territoire du Québec. Les constables spéciaux, là — j'entends votre conseiller politique le rapporter — en effet, dans les palais de justice, hein, ils ont les mêmes pouvoirs qu'un policier. Ils peuvent même faire des enquêtes dans le palais de justice s'il arrive un incident. Ceux qui émettent des constats d'infraction, pour ces pouvoirs-là, ont certains pouvoirs aussi d'agent de la paix. Donc, pour faire une liste, pour répondre à ça, on peut le faire. On pourrait sortir, donc, une liste émanant, là, des différentes dispositions législatives pour dire c'est qui, l'agent de la paix. Mais on ne l'a pas ici ce soir, là, mais on est en mesure de la colliger.

M. Villeneuve : Oui, mais, bien sûr, en lien avec le réseau routier. En fait, l'idée derrière ma question, c'est d'essayer de voir si on est efficaces sur l'ensemble du territoire. Parce qu'avoir des constables spéciaux, encore faut-il avoir un palais de justice, et, bon, il n'y en a pas dans tous les villages, hein, des palais de justice. Donc, ces constables-là qui sont là, évidemment, sont moins portés à pouvoir... En tout cas, on peut toujours en chercher un puis lui demander de le faire, là, mais, bon, on perd du temps. Alors, je veux juste voir, justement, comment ça se déploie.

M. Fortin (Pontiac) : Les premiers qui viennent, évidemment, à l'esprit sont les policiers et les contrôleurs routiers. Maintenant, juste pour s'assurer qu'on n'oublie pas personne qui peut intervenir sur le réseau routier, on va colliger la liste et vous la faire parvenir quand même.

M. Villeneuve : Au secrétariat de la commission.

M. Fortin (Pontiac) : Mais honnêtement, de mémoire de tout le monde qui est ici, c'est pas mal les deux groupes qui seraient appelés à intervenir dans cette situation-là. On va juste vérifier qu'il n'y en aurait pas d'autres, là.

M. Villeneuve : O.K. C'est bon.

Le Président (M. Iracà) : 94, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 94 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 94, adopté. 95. À la lecture, M. le ministre.

M. Charette : M. le Président, si vous me permettez — j'ai eu l'occasion d'en parler aux collègues — je regardais le projet de loi et j'essayais de trouver le bon moment pour aborder la question, ce n'est pas toujours simple. Chose certaine, on comprend, avec l'étude du projet de loi, qu'il y a beaucoup, beaucoup de lois et règlements, et à travers ça on comprend

l'importance des cours de conduite. Et, lors des consultations, on a eu l'occasion de recevoir différents groupes qui ont relaté la réalité des écoles de conduite, du moratoire, notamment, qui était imposé depuis huit ans, ou essentiellement huit ans, sur l'indexation des prix, et on avait eu l'occasion d'en discuter sans trancher la question.

Pour ma part, peut-être vous mentionner qu'on a pu procéder à certaines vérifications de notre côté, autant auprès de groupes d'étudiants, bien évidemment, mais aussi des écoles de conduite, qui ont pu nous partager la réalité qu'ils vivent, une réalité qui est surtout très différente d'une région à l'autre du Québec, hein, le territoire est vaste. Donc, dans certains cas, la concurrence, elle est plus forte. Dans d'autres cas, la concurrence est moins présente, compte tenu de l'étendue. Mais dans tous les cas, ce qui semble poser problème, c'est justement ce plafond-là qui a été imposé. Et je suis prêt à partager le fruit de notre réflexion de notre côté, peut-être que ce sera l'occasion d'arriver à un consensus ce soir.

Dans les faits, l'histoire démontre que, lorsqu'un prix est gelé trop longtemps, un, il peut avoir un impact sur la qualité, c'est bien certain. Mais à partir du moment où ensuite on enlève ce plafond-là, on risque de créer un autre impact qui, lui, peut être aussi dommageable, c'est-à-dire un choc tarifaire qui soit important. Donc, nous, sur la question de l'indexation, on est tout à fait à l'aise de permettre cette indexation-là. Je sais que certains groupes militaient ou faisaient des revendications pour retourner plusieurs mois en arrière ou sinon plus qu'une année en arrière. Ça, ça devient peut-être plus difficile à réaliser. Je me mets dans la peau des étudiants qui ont commencé leurs cours, donc, c'est peut-être plus difficile de planifier un budget lorsqu'on adopte une mesure qui soit rétroactive. Mais de notre côté, on serait tout à fait à l'aise avec une indexation. Il resterait à déterminer le moment. Est-ce qu'on profiterait du début de la prochaine année financière du gouvernement, soit le 1er avril — quoique, pour les écoles de conduite, l'année financière n'est pas forcément la même — mais tout simplement pour ouvrir un petit peu la discussion?

Et pour notre part, on serait à l'aise, là, de permettre cette indexation-là pour permettre, justement, une qualité qui soit renouvelée et permettre aux écoles qui éprouvent certaines difficultés financières, actuellement, de mieux anticiper la hausse de leurs coûts. Parce qu'il ne faut pas se le cacher, les écoles composent avec des hausses de coûts, de leur côté. Bref, je me devais une réponse au ministre, et la voici, à 20 h 6. Je n'aurai pas à référer à ma plus vieille cette conversation-là, mais ce sera sur les galées malgré tout.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que vous proposez, M. le député de Deux-Montagnes, que ça se retrouve dans le projet de loi ou c'est simplement un avis que vous faites, donnez au ministre?

M. Charette : En fait, on s'était engagés à poursuivre la discussion. Et, bien honnêtement, à travers le projet de loi lui-même, c'est difficile d'y... bon, on peut toujours proposer un amendement, mais plus on étire la sauce, plus on se questionne après pourquoi avoir choisi ce moment précis là dans le projet de loi. Donc, moi, c'était plutôt lancer la discussion. Et on m'indiquait que pareille démarche, ensuite, pourrait être permise à travers un décret gouvernemental, donc ce n'est pas nécessaire d'attendre l'adoption du projet de loi pour aller de l'avant avec une mesure qui, je pense, pourrait reconforter le milieu et s'assurer d'une formation toujours de qualité à nos jeunes, là, qui doivent apprendre toutes les modalités et toutes les complexités liées à la conduite automobile, notamment.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. La demande est faite au ministre, j'imagine.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, non, ça va. Si vous me permettez, M. le Président, j'apprécie l'intervention du député de Deux-Montagnes parce que c'est un échange, effectivement, qu'on a eu, entre autres lors des consultations qui ont eu lieu en marge de l'étude du projet de loi, et on avait eu cet échange-là, à savoir nos positions respectives par rapport aux propositions qui avaient été faites par les écoles de conduite, notamment. J'apprécie que le député et sa formation politique ont pris le temps de bien faire leurs devoirs, de bien analyser la situation au cours des dernières semaines. On a profité un peu de la même période, depuis qu'on a entendu les revendications des groupes concernés, pour faire la même réflexion.

Et moi-même, je vous avoue que ma position ressemble beaucoup à celle du député de Deux-Montagnes. Vient un moment où l'indexation devient nécessaire, ne serait-ce que pour le bon fonctionnement, disons, des écoles de conduite. En même temps, il faut éviter la question du choc tarifaire, que, peut-être, son deuxième enfant sera plus intéressé à cette question-là que sa première, qui a déjà passé ses cours de conduite. Mais notre position ressemble effectivement beaucoup à celle de la Coalition avenir Québec.

J'aimerais encore prendre le temps simplement pour valider notre position avec les groupes qui ont fait les représentations ici, en commission parlementaire, avant d'amorcer une démarche à l'intérieur de l'appareil gouvernemental qui peut s'apparenter à celle que le député a mentionnée. Mais il nous reste quelques petites validations à faire auprès des groupes concernés. Mais, voyez-vous, quand on prend le temps de bien étudier la chose, souvent on va arriver d'un commun accord sur une question comme celle-là.

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

M. Charette : Et, sans avoir une date précise, l'échéancier, dans pareilles circonstances, pourrait ressembler à quoi? Est-ce que le 1er avril semble trop tôt? Est-ce qu'on peut parler des semaines subséquentes?

M. Fortin (Pontiac) : Honnêtement, honnêtement, je pense que ça va peut-être juste dépendre de la discussion qu'on aura avec les groupes concernés. Mais je ne vois pas d'embûche majeure à ce niveau-ci pour être capable d'amorcer pareille démarche rapidement.

M. Charette : Parfait. C'est gentil. Merci.

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

M. Villeneuve : On parle d'indexation, vous avez un... l'IPC? Je ne sais pas, vous voulez baser sur quoi?

M. Fortin (Pontiac) : Habituellement, l'indexation, c'est basé sur l'IPC, là. Je ne connais pas d'autre mesure qui est meilleure que celle-là.

Le Président (M. Iracà) : Ça va? Article 95. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, merci. Article 95 : L'article 395 de ce code est modifié par le remplacement de «Nul» par «Sous réserve de l'article 398, nul».

L'article 95 du projet de loi modifie l'article 395 du code afin que l'interdiction de conduire un véhicule dont une ceinture de sécurité est modifiée ne s'applique pas lorsque cette modification a été effectuée conformément à l'article 398 du code modifié par l'article 97 du projet de loi.

Et également, M. le Président, si vous me permettez, j'aurai un amendement sur cette question.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vais être obligé de suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 10)

(Reprise à 20 h 13)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons redébuter les travaux. Article 95. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre. Vous ne l'aviez pas...

M. Fortin (Pontiac) : L'article 395... Non, en fait, j'ai lu...

Le Président (M. Iracà) : L'article 95.

M. Fortin (Pontiac) : J'ai déjà lu l'article 95, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Avec les commentaires?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, avec les commentaires.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Questions, commentaires, article 95?

M. Villeneuve : ...amendement?

Le Président (M. Iracà) : Non.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, en fait, au lieu d'un amendement, c'est un nouvel article.

M. Villeneuve : Ah! excusez-moi. Parfait.

M. Fortin (Pontiac) : ...je m'en excuse, là, c'est moi qui l'ai mal expliqué tantôt.

M. Villeneuve : Alors, on y va avec les questions, dans ce cas-là, M. le...

M. Fortin (Pontiac) : Allons-y.

Le Président (M. Iracà) : Ah! il faut adopter 95, à moins que vous aviez des questions avant.

M. Villeneuve : Oui, oui, c'est correct. Non, je croyais que c'était un amendement à 95, mais c'est un nouvel article.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, c'est parce que je l'ai mal exprimé.

M. Villeneuve : D'accord, on s'entend. Écoutez, encore là, est-ce des légendes urbaines que j'ai entendues, mais à l'époque, lorsque la ceinture a été mise en place, il y a des gens, pour toutes sortes de raisons... le changement fait toujours peur, puis peut-être pour des raisons aussi tout à fait correctes et louables, certaines personnes semblaient obtenir des autorisations de leur médecin de ne pas porter la ceinture. Est-ce qu'il y avait un moratoire, à l'époque, et que, là, on est obligés de venir préciser?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, ce qui se passait, c'est que l'article 395 disait essentiellement que tout le monde doit porter la ceinture de sécurité. L'article 398 qui est présentement en vigueur disait qu'avec l'autorisation d'un médecin on pouvait ne pas porter la ceinture de sécurité, avec un billet de médecin, etc. Ce qu'on vient dire, c'est qu'effectivement, pour des raisons médicales, la dispense du port de la ceinture de sécurité existe encore, mais le point 3° de l'article 398 viendra dire : «L'autorisation de munir la ceinture de sécurité ou l'ensemble de retenue de dispositifs additionnels.» Donc, on peut modifier la ceinture de sécurité pour s'assurer que ce n'est pas une entrave à notre raison médicale de ne pas la porter, donc on ne se cause pas blessure additionnelle, mais qu'on peut modifier la ceinture de sécurité pour que ça demeure tout de même un engin pour améliorer la sécurité, sans toutefois empirer la condition médicale, disons, qu'on peut avoir. C'est un entre-deux pour maintenir la sécurité, mais en permettant le confort de la personne qui aurait normalement besoin d'une dispense.

M. Villeneuve : Et là loin de moi de mettre en doute l'expertise et la capacité de pouvoir faire des recommandations quant à un ajustement ou une modification de la ceinture existante, mais on sait que les ceintures de sécurité ont été quand même élaborées et testées dans des conditions, etc., avant de pouvoir être là où elles sont, c'est-à-dire après les sièges d'auto. Et donc, là, on permettrait, donc, une modification, et ce serait un expert de la SAAQ qui ferait les recommandations pour la modification si la modification est retenue, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, c'est le médecin ou l'ergothérapeute en question qui doit dire que son patient mérite une dispense totale ou que la ceinture de sécurité doit être modifiée pour passer par un endroit plutôt qu'un autre, disons. Donc, c'est à la recommandation unique du médecin ou de l'ergothérapeute qui va déterminer, selon le diagnostic médical, là, le besoin du patient en question.

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Bien, en fait c'est ce que j'avais compris, mais ma question, c'était : Nous avons des gens qui ont cette expertise-là, au Québec, donc, de pouvoir proposer des modifications au port d'une ceinture modifiée? C'est ça, on a ça, au Québec. Ce n'est pas la SAAQ comme telle qui a cette expertise-là, c'est le domaine médical.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, c'est ça. Mais d'abord ça prend un rapport médical, mais ensuite la Société de l'assurance automobile du Québec doit donner le certificat d'autorisation ou le certificat attestant l'octroi d'une dispense, là. Donc, le patient peut aller voir, avec son billet médical demandant une modification à sa ceinture de sécurité, la Société de l'assurance automobile, qui lui donnera ce permis ou ce certificat-là attestant de la légalité de la modification.

M. Villeneuve : D'accord. Ça me va.

Le Président (M. Iracà) : Article 95, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 95 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Amendement pour l'ajout d'un article. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 95.1 : Insérer, après l'article 95 du projet de loi, l'article suivant :
95.1. L'article 396 de ce Code est modifié par l'insertion, dans le paragraphe 3° du deuxième alinéa et après «ceinture de sécurité», de «ou autorisée à la porter partiellement».

Cet amendement inclut, M. le Président, dans les exceptions au principe du port correct de la ceinture de sécurité le cas où la personne a obtenu l'autorisation de porter partiellement la ceinture prévue par le nouveau paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 398 du Code de la sécurité routière proposé par l'article 97 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Sur l'amendement qui instaure un nouvel article 95.1, M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Je veux juste qu'on me précise le «partiellement». Probablement que c'est le haut, le bas ou...

M. Fortin (Pontiac) : Exactement, vous avez...

M. Villeneuve : Oui, c'est tout simplement ça. Donc, on n'est pas dans les modifications, mais on est dans ce qui existe, et donc soit la partie du haut ou la partie du bas.

M. Fortin (Pontiac) : Voilà.

M. Villeneuve : D'accord. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : Autres interventions sur l'amendement qui ajoute l'article 95.1? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder... Oui?

M. Villeneuve : M. le Président, juste... O.K. Non, je n'avais pas vu la partie... «En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci.» Non, c'est... J'ai eu le bon document, moi, là? Oui. Il y a une deuxième page, là. Je voulais juste... Je viens de lire ça.

Une voix : Ça n'a pas été lu par le ministre.

M. Villeneuve : Non, puis ça m'étonne de lire ça. Tantôt, je posais la question pour les postes de péage, puis là on voit que ça pourrait s'appliquer aux chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles, de la Faune. Donc, on parle, des fois, des chemins de colonisation, puis donc on est en pleine forêt, là. Ça m'intrigue, ce bout-là, là. Est-ce que c'est dans...

Le Président (M. Iracà) : Vous faites référence à la deuxième page qui a été annexée à l'amendement? Effectivement. Juste un instant, je vais laisser le ministre consulter son équipe.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : En fait, le point 4°, l'alinéa 4°, là, disons, est déjà dans le Code de la sécurité routière, à l'article 396. Ce n'est pas un ajout. La seule modification, c'est au point 3°, «ou autorisée à la porter partiellement».

M. Villeneuve : Ah! ça existe déjà.

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

M. Villeneuve : On ne change rien, c'est ça que vous me dites, là?

M. Fortin (Pontiac) : Non, effectivement.

M. Villeneuve : O.K. Bien, ce qui m'a fait...

M. Fortin (Pontiac) : C'est le nouveau texte modifié, là, mais l'alinéa 4° est déjà inclus.

M. Villeneuve : Oui, je comprends.

Une voix : C'est ça, regarde, on le voit, là.

M. Villeneuve : Oui. Non, non, il est là, on le voit très bien. O.K. C'est beau. Voilà. Désolé d'avoir semé l'émoi, là.

Le Président (M. Iracà) : S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement instaurant le nouvel article 95.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 96. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, j'aurai un vrai amendement à cet article-là, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, vous pouvez commencer par lire l'article.

• (20 h 20) •

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. 96 : L'article 397 de ce code est modifié :

1° par le remplacement, partout où ceci se trouve, de «coussin» par «siège»;

2° par le remplacement, dans le premier alinéa, de «63 cm en position assise, mesurée du siège au sommet du crâne,» par «145 cm ou qui est âgé de moins de neuf ans»;

3° par le remplacement du paragraphe 2° du deuxième alinéa par le suivant :

«2° pour l'enfant autorisé par la société, conformément à l'article 398, à utiliser un ensemble de retenue autre que celui prévu au premier alinéa.»

M. le Président, l'article 96 du projet de loi modifie l'article 397 du code afin de mettre à jour la terminologie avec la réglementation fédérale en remplaçant le terme «coussin» par «siège», d'augmenter la sécurité des enfants en prolongeant la période d'utilisation d'un ensemble de retenue ou d'un siège d'appoint jusqu'à ce que l'enfant mesure 145 centimètres ou qu'il atteigne l'âge de neuf ans et d'autoriser l'utilisation d'un ensemble de retenue qui n'est pas standard pour des cas particuliers, tel que le prévoit l'article 398 du code.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. L'amendement a été distribué à l'article 96. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Article 96 : Ajouter, après le paragraphe 3° de l'article 96 du projet de loi, le paragraphe suivant :

4° par l'insertion, dans le paragraphe 2° du troisième alinéa et après «ceinture de sécurité», de «ou est autorisé à la porter partiellement».

M. le Président, cet amendement inclut dans les exceptions au principe du port correct de la ceinture de sécurité le cas où la personne a obtenu l'autorisation de porter partiellement la ceinture prévue par le nouveau paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 398 du Code de la sécurité routière proposé par l'article 97 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Sur l'amendement, en tant que tel, à l'article 96, est-ce qu'il y a des questions, interventions?

M. Villeneuve : Oui, M. le Président, oui, tout à fait. On se rappellera... mais on en avait discuté, hein, on avait eu une petite discussion là-dessus. On se demandait comment tout ça pourrait se faire. Mais là, si je comprends bien, avec l'amendement, on retire le 63 centimètres, mais on met un âge maximum?

M. Fortin (Pontiac) : Non, ça, c'est avec l'article général du projet de loi, oui, pas avec l'amendement. L'amendement, c'est simplement un amendement de concordance avec ce qu'on vient d'adopter précédemment.

M. Villeneuve : Ah! O.K. Excusez-moi. C'est bon.

Le Président (M. Iracà) : Sur l'amendement, article 96, questions, interventions, sur l'amendement? S'il n'y a pas d'intervention sur l'amendement à l'article 96, je vais procéder...

M. Fortin (Pontiac) : Donnez-moi un petit instant, on a juste une petite dernière vérification à faire avant de procéder à l'adoption. Est-ce que vous nous permettez? Je veux juste...

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

(Suspension de la séance à 20 h 23)

(Reprise à 20 h 25)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Donc, c'est des corrections qu'on a pu faire à la main dans les commentaires. Ça ne change pas l'amendement. Donc, on peut procéder à la l'adoption, là, de l'article comme tel. Dans les commentaires, c'est le mot, Mme la secrétaire, «siège»...

La Secrétaire : C'est «siège» au lieu de «coussin», on a inversé.

Le Président (M. Iracà) : ...au lieu de «coussin», qui a été... Mais c'est dans les commentaires, ce n'est pas dans l'article, comme tel, de loi. Alors, sur l'amendement à l'article 96, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Amendement adopté. En lien avec l'article 96 en tant que tel, est-ce qu'il y a d'autres interventions? Oui.

M. Villeneuve : Oui, M. le Président. Bien, je veux juste peut-être, là... c'est l'ADPQ, donc Association des directeurs de police du Québec. Vous savez comme moi ce qu'ils ont déposé, ce qu'ils sont venus faire valoir ici, là. Peut-être, là... Entre autres, ils disent : «...il ne semble pas y avoir d'assises légales pour contraindre un enfant à se faire mesurer, et ce, sans compter la dangerosité de faire sortir les occupants et les intervenants d'un véhicule sur la voie publique pour prendre les mesures.» On répond quoi à cette inquiétude-là?

M. Fortin (Pontiac) : D'abord, il n'y en a pas plus en ce moment pour le 63 centimètres, là, de l'enfant, là. Donc, si ça va pour un, ça va pour l'autre. Cependant, ce qu'on comprend, c'est qu'entre autres pour les policiers... Le 145 centimètres, là, il vient du fait, d'abord, que toutes les Administrations au Canada opèrent en fonction du 145 centimètres.

Deuxièmement, les constructeurs automobiles, vous avez parlé de la façon dont ils apposent les ceintures de sécurité, là, elles sont faites pour des gens d'un minimum de 145 centimètres, ces ceintures-là. Elles ne sont pas faites pour des gens qui mesurent moins que ça.

Et troisièmement, pour le policier, de simplement pouvoir... avec cette mesure-là, pourra voir visuellement où la ceinture se retrouve sur l'enfant en question, si elle se retrouve trop haut sur son cou ou au bon endroit. Donc, à 145 centimètres, c'est la mesure à partir de laquelle l'ensemble des Administrations canadiennes et les constructeurs

automobiles, surtout, là — c'est surtout ça, l'enjeu — travaillent pour s'assurer que la ceinture est au bon endroit. Donc, en bas de 145 centimètres, la façon que les automobiles sont faites, ce n'est pas conçu pour des gens en bas de 145 centimètres, donc le siège d'appoint est nécessaire à ce niveau-là.

M. Villeneuve : Mais ça ne répond pas, tout de même, à leur question. Vous me dites qu'au Canada c'est comme ça, notamment sur l'âge, notamment sur l'âge...

M. Fortin (Pontiac) : Non, je comprends ce que vous dites, mais c'est surtout une question de sécurité, là, oui.

M. Villeneuve : Oui, non, je suis d'accord. On est tous d'accord avec la sécurité ici, là, il n'y a personne qui est contre ça, mais je fais juste porter à votre attention leur commentaire. Et je ne vois pas, moi non plus, comment on peut arriver à satisfaire sans couper ou sans, en tout cas, à tout le moins faire des compromis sur la sécurité, ce qui n'est pas la bonne chose à faire.

M. Fortin (Pontiac) : Je comprends bien ce que vous dites. En même temps, c'est un message clair qu'on envoie aux parents de s'assurer que leurs enfants répondent à ce critère-là avant d'enlever le siège d'appoint. Et je pense que n'importe quel parent qui se respecte va suivre les recommandations au niveau de la sécurité autant qu'il se doit.

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

M. Charette : Je déborde peut-être un petit peu l'esprit de l'article lui-même... Je le comprends bien, je l'entends bien. Pour ce qui est des recommandations faites par les constructeurs eux-mêmes, lorsque l'enfant s'assoit sur le siège passager, donc avant, il y a aussi des restrictions. En fait, ce n'est pas légalement inscrit dans un projet de loi, mais le constructeur propose ou suggère que l'enfant soit âgé de plus de 12 ans pour pouvoir s'asseoir à l'avant. Est-ce que ça a été évoqué ou réfléchi, à savoir est-ce qu'on devrait inclure, un petit peu comme on l'a fait pour les sièges d'enfant...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, non, en fait, la seule mesure qu'on a voulu amender, c'est celle qui était déjà en place où on disait que 63 centimètres en position assise, c'était suffisant, par mesure de sécurité. Mais, non, effectivement, on n'a pas touché au siège avant. C'est sûr qu'on peut se retrouver avec des situations où peut-être le parent n'aura peut-être pas d'autre choix, je pense à une camionnette, entre autres, là, je fais l'exemple, là. Mais en même temps, vous avez raison, là, suivre les recommandations du manufacturier, c'est de loin préférable, là.

M. Charette : Et, malgré les recommandations elles-mêmes, est-ce qu'il y a eu une évaluation des dangers ou des risques de faite à travers le ministère?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, ce serait peut-être plus du ressort de Transports Canada de faire les évaluations au niveau des nouveaux véhicules et des risques qu'ils peuvent poser aux automobilistes. Les mesures d'évaluation des véhicules relèvent davantage, je vous avoue, de Transports Canada que du ministère des Transports.

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

• (20 h 30) •

M. Villeneuve : Oui, M. le Président, 20 h 30 : Selon le constructeur, 12 ans et moins, il ne peut pas s'asseoir en avant. Ça règle beaucoup de conflits, ça, familiaux, hein?

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Villeneuve : Je vous dis ça comme ça. Je ne sais pas quel âge ils ont, là, mais enfin...

Le Président (M. Iracà) : Par expérience.

M. Fortin (Pontiac) : Ça marche-tu?

M. Charette : Ma plus vieille revendique le droit de s'asseoir en avant... ma plus jeune, c'est-à-dire, de s'asseoir en avant à l'occasion.

M. Fortin (Pontiac) : Vous cherchiez une collaboration gouvernementale.

M. Charette : Je cherchais le moyen de lui dire.

M. Villeneuve : Mais, M. le Président, dire qu'au regard de ce qu'on adopte ou ce qu'on va adopter là c'est des choses qui sont difficiles pour les policiers à mettre en place. Ce n'est pas évident, notamment, est-ce qu'il a vraiment cet âge-là ou pas, tu sais. Donc, le policier va s'y prendre comment? Alors, on met des choses en place qui font en sorte que... Je comprends qu'on travaille tous pour la sécurité des gens, c'est très, très, très clair, sauf que, d'une certaine façon, c'est difficile d'application, pour ne pas dire parfois même pas applicable.

M. Fortin (Pontiac) : Peut-être, effectivement, M. le député, que ça peut être plus difficile d'application. Cependant, un policier, avec une mesure comme celle-là, peut, de façon très claire et nette, voir si l'enfant est bien adapté à répondre à cette demande-là. Sans mesurer l'enfant, là, le policier qui voit un enfant sur le siège arrière qui, disons, n'a pas de siège d'appoint peut très bien voir si l'enfant est assez grand, ne serait-ce que par l'endroit où la ceinture de sécurité est apposée, et peut passer le message aux parents. Je comprends qu'il y a peut-être difficulté d'application au niveau d'une amende. Je peux comprendre ce que vous dites. En même temps, je pense que, si le message se passe aux parents, ce serait déjà un pas en avant.

M. Villeneuve : D'ailleurs, les corps de police participent régulièrement... j'imagine que c'est encore le cas, mais participent régulièrement à des formations qui sont données par des organismes communautaires, notamment les Actions familles du Québec, qui vont faire une journée sensibilisation pour les sièges de bébé ou plus vieux, là, et les policiers collaborent beaucoup dans ces genres de formation là ou d'information là aux parents.

Alors, je comprends, le ministre vient nous dire, dans le fond, qu'on y va pour la sensibilisation, l'information. Mais évidemment de manière à être coercitif, ce n'est pas évident parce qu'on peut se buter, justement, à l'application des règles. Mais je comprends qu'on y va plus pour une question de prévention, pour la sécurité. Ça me va.

Le Président (M. Iracà) : Merci. D'autres interventions, article 96? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 96, tel qu'amendé et tel que lu par M. le ministre, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 97. À la lecture, s'il vous plaît.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 97 : L'article 398 de ce code est remplacé par le suivant :
«398. La société peut, sur demande écrite, accorder pour la période qu'elle fixe à une personne invoquant des raisons médicales exceptionnelles :

«1° une dispense du port de la ceinture de sécurité;

«2° l'autorisation de porter partiellement la ceinture de sécurité;

«3° l'autorisation de munir la ceinture de sécurité ou l'ensemble de retenue de dispositifs additionnels;

«4° l'autorisation d'utiliser un ensemble de retenue autre que celui prévu à l'article 397.

«La demande concernant le port de la ceinture de sécurité visée aux paragraphes 1° et 2° du premier alinéa doit être appuyée d'une recommandation écrite d'un médecin, obtenue à la suite d'un examen médical du demandeur.

«Dans le cas des autorisations prévues aux paragraphes 3° et 4° du premier alinéa, le demandeur doit fournir une recommandation écrite d'un médecin ou d'un ergothérapeute qui détermine ses besoins spécifiques, en tenant compte du diagnostic médical.

«La société peut exiger que l'examen ou la recommandation prévu au présent article soit fait par le médecin ou l'ergothérapeute qu'elle désigne nommément.

«Un certificat attestant l'octroi d'une dispense ou d'une autorisation prévue au présent article est délivré par la société.»

M. le Président, l'article 97 du projet de loi remplace l'article 398 du code afin d'accorder le pouvoir à la Société de l'assurance automobile du Québec d'autoriser, en plus de la dispense du port de la ceinture de sécurité, le port partiel de la ceinture, l'autorisation de munir de dispositifs additionnels la ceinture ou l'ensemble de retenue, l'autorisation d'utiliser un ensemble de retenue qui n'est pas standard pour des cas particuliers. L'article 97 prévoit également les modalités d'application de ces autorisations.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Article 97, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Merci. J'aime bien, quand vous dites «questions, commentaires», M. le Président, parce qu'effectivement souvent c'est des commentaires.

Le Président (M. Iracà) : Éditorial, des fois, aussi.

M. Villeneuve : Oui. Petite question ici. Quand on dit «la société peut, sur demande écrite, accorder pour la période qu'elle fixe», c'est parce qu'elle va demander... Pourquoi c'est elle qui fixe la période, dans le fond?

M. Fortin (Pontiac) : Je veux juste m'assurer d'être au même endroit que vous, là.

M. Villeneuve : Au tout début, premier...

M. Fortin (Pontiac) : Ah oui! O.K.

M. Villeneuve : «La société peut, sur demande écrite, accorder pour la période qu'elle fixe...» Est-ce que c'est parce qu'elle veut... Bien oui, si le médecin, il dit, c'est pour un... C'est parce qu'il faut la renouveler aux trois mois? Peut-être m'expliquer ça, là. Comment est-ce qu'elle régit... Oui?

M. Fortin (Pontiac) : Non, mais, si, par exemple, je ne sais pas, la personne est dans un plâtre, et le médecin dit : Ça va être entre un et trois mois, effectivement, la société ne va pas lui donner une attestation pour un mois seulement. Elle va peut-être dépasser le moment exact, là, mais effectivement peut-être qu'elle va donner le temps maximal, quitte à s'assurer que la personne ne revienne pas quatre fois après chaque report du moment où on enlève le plâtre, là. Je vous donne un exemple, c'est un exemple, là.

M. Villeneuve : Non, je comprends. C'est parce que c'est comme si la société voulait se substituer à l'avis du médecin, mais je comprends.

M. Fortin (Pontiac) : Mais on ne sait pas toujours le jour exact où...

M. Villeneuve : Non, je comprends, mais... O.K. Ça me va. L'explication me convient, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Article 97, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 97 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 97, adopté. 98. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. L'article 399 de ce code est abrogé.

M. le Président, l'article 98 du projet de loi est une mesure de concordance à l'article 97 du projet. Il abroge l'article 399 du code, car la période de validité est prévue à l'article 398 proposé par l'article 97 du projet.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 98 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 98, adopté. 99. À la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. L'article 400 de ce code est remplacé par le suivant :

«400. La personne qui invoque une dispense ou une autorisation obtenue en vertu de l'article 398 doit avoir avec elle le certificat délivré par la société et, sur demande, le présenter à l'agent de la paix.

«L'agent de la paix doit remettre ce certificat à son détenteur dès qu'il l'a examiné.»

M. le Président, l'article 99 du projet de loi remplace l'article 400 du code afin de faire la concordance avec le nouvel article 398 proposé par l'article 97 du projet.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 99, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 99 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Article 100. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 100 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 406.1, du suivant :

«406.2. À moins d'une signalisation contraire, nul ne peut effectuer un changement de voie à l'approche et à l'intérieur d'une intersection.

«Le présent article ne s'applique pas au conducteur d'un autobus autorisé à s'engager dans l'intersection par un feu pour autobus. En ce cas, le conducteur doit toutefois s'assurer qu'il peut effectuer la manoeuvre sans danger.»

M. le Président, l'article 100 du projet de loi propose d'introduire le nouvel article 406.2. Les dispositions de cet article visent à interdire le changement de voie dans une intersection, sauf pour les autobus. L'article 378, modifié par l'article 89 du projet de loi, propose également une exception pour les véhicules d'urgence. Les figures 1 et 2 illustrent des manoeuvres qui seraient interdites.

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

M. Villeneuve : 1978, à mon cours de conduite, on m'avait dit ça. Ça existait, en tout cas... Là, c'est pour les autobus ou...

M. Fortin (Pontiac) : Non.

M. Villeneuve : Non?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, c'est pour tout le monde, sauf pour les autobus... Les autobus, évidemment, là, je pense à...

M. Villeneuve : ...peuvent le faire, c'est ce que je...

M. Fortin (Pontiac) : Pardon?

M. Villeneuve : Eux peuvent le faire, c'est ce que je comprends de... C'est un texte nouveau, là, de l'article, là. Mais, pour les automobilistes...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, dans certaines circonstances, là, oui.

M. Villeneuve : Pardon?

M. Fortin (Pontiac) : Dans certaines circonstances, évidemment.

M. Villeneuve : Oui, tout à fait. Pour les automobilistes, on vient le dire ici, mais ce n'était déjà ça?

M. Fortin (Pontiac) : Ma compréhension, c'est qu'il n'y avait rien à l'intérieur du Code de sécurité routière qui interdisait cela. Laissez-nous vérifier, mais j'avais posé la même question que vous au moment où on a commencé à regarder le projet de loi, et on m'avait indiqué qu'il n'y en avait pas.

M. Villeneuve : Qu'il n'y avait rien. Ah! voyez-vous?

M. Fortin (Pontiac) : Je veux juste valider qu'on avait tous la même information, mais effectivement c'est ce que j'avais posé également comme question.

M. Villeneuve : D'ailleurs, vous n'avez pas proposé, de façon triennale, de revoir le Code de sécurité routière lors d'une vos interventions? Bien, de le revoir...

M. Fortin (Pontiac) : Je pense que j'avais dit que c'était quelque chose qu'il était souhaitable de regarder de façon régulière. Je ne pense pas qu'on avait nommé de période spécifique, cependant.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Je ne sais pas si c'est nécessaire d'aller jusque-là. Je pense que c'était plus, disons, un souhait et une recommandation à tous mes successeurs.

M. Villeneuve : Par ailleurs, pour ce qui est de l'approche de l'intersection, ça, je comprends que... Mais, encore là, c'est vague, là, mais bon.

M. Fortin (Pontiac) : Non, après recherche... Donnez-moi une petite seconde.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Pardon? Vous parliez des approches.

• (20 h 40) •

M. Villeneuve : Oui, bien, à l'approche de l'intersection. Donc, on parle ici de ne pas changer de voie. On dit : «À moins d'une signalisation contraire, nul ne peut effectuer un changement de voie à l'approche et à l'intérieur...» Ça, à l'intérieur, je le savais. À l'approche, on pourra en jaser longtemps, là, mais à l'intérieur...

M. Fortin (Pontiac) : Dans les deux cas, c'est une recommandation du Service de police de la ville de Montréal, qui, de toute évidence, ont noté un enjeu de sécurité, là, lors des changements de voie à l'approche et à l'intérieur des intersections, là.

(Consultation)

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Voici ce qu'on a trouvé qui se rapproche le plus de l'interdiction de faire un changement de voie à l'intérieur d'une intersection, là. Ce qui était indiqué à l'article 326.1, c'était : «Le conducteur d'un véhicule routier ne peut franchir aucune des lignes de démarcation de voies suivantes», mais les lignes de démarcation ne se situent pas à l'intérieur de l'intersection, là. De toute évidence, il n'y a pas de lignes à l'intérieur d'une intersection, donc disons que ce n'était pas indiqué aussi clairement.

M. Villeneuve : Et ça, ça va être abrogé?

M. Fortin (Pontiac) : Et la deuxième partie de, peut-être, ce qui vous a été expliqué lors de vos cours de conduite, c'est que vous ne pouvez pas effectuer un dépassement en empruntant la voie réservée en circulation inverse à l'approche et à l'intérieur d'une intersection. Donc, disons que ce n'est pas des mesures qui sont aussi claires que celle qui est proposée aujourd'hui.

M. Villeneuve : Et ça, vous avez pris ça, M. le ministre...

M. Fortin (Pontiac) : Ça, c'est le Code de la sécurité routière actuel.

M. Villeneuve : O.K., d'accord. O.K.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, il y a plusieurs parties de dispositions qui, peut-être, ensemble font... on pourrait en conclure que c'est interdit, mais ce n'est pas clairement indiqué comme ça.

Le Président (M. Iracà) : Article 100, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention en lien avec l'article 100, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 100 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 101. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Article 101 : L'article 407 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant : «Le présent article s'applique, avec les adaptations nécessaires, sur un tronçon d'autoroute ou d'un autre chemin à accès limité lorsqu'un autobus y circule en application de l'article 418.2.»

M. le Président, l'article 101 du projet de loi propose d'étendre l'obligation de céder le passage aux autobus lorsque ceux-ci circulent sur l'accotement ou s'y engagent. La priorité de circulation accordée aux autobus permet d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services de transport collectif.

Cette modification est en lien avec l'introduction de la règle permettant aux autobus de circuler sur des accotements à certaines conditions, articles 418.2 et 418.3 du code proposés à l'article 106 du projet de loi. La mesure proposée enchâsse au code les principes mis à l'essai avec l'Arrêté ministériel concernant la circulation d'autobus sur certains accotements, abrogation de l'article 186 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : 101, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Question de néophyte, là, naïve un peu peut-être, là, sur les haltes routières. Lorsqu'il y a des autobus qui font un long trajet, exemple Montréal-Québec, là, lorsqu'ils arrêtent et ils reprennent la route... Parce qu'on sait que, normalement, les personnes qui embarquent sur la bretelle et qui veulent rejoindre l'autoroute principale doivent, eux, s'assurer de la vitesse à laquelle ils rentrent pour pouvoir s'insérer. Ce n'est pas aux gens qui sont dans la voie de droite de se tasser, même si les gens le font par courtoisie. Est-ce que l'autobus... Est-ce que cette règle-là s'appliquerait dans ce cas-là? Donc, les gens sur l'autoroute auraient l'obligation, voyant l'autobus arriver pour embarquer sur l'autoroute... Je parle d'un autobus de transport.

M. Fortin (Pontiac) : Ma compréhension, c'est non — et corrigez-moi si j'ai tort, M. le sous-ministre adjoint — parce que l'article 407 dit que «sur un chemin public où la vitesse maximale permise est inférieure à 70 km/h, le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage à un autobus». Ce qu'on ajoute, c'est lorsqu'il y a des adaptations nécessaires, donc, en fonction de l'article 418.2, qui permet, lui, si je ne m'abuse, aux autobus de circuler sur la voie d'accotement. Dans certains cas, on lui permet de réintégrer avec priorité le chemin régulier. Mais ça ne s'appliquerait pas dans la situation que vous décrivez.

M. Villeneuve : ...métropolitain, il n'y a pas de...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, ça pourrait s'appliquer sur les autoroutes, là où l'autobus peut circuler sur l'accotement, telles les dispositions de 418.2.

M. Villeneuve : ...en bas de 70, mais c'est rare qu'on a ça. Enfin...

M. Fortin (Pontiac) : Non. Non, non, si je comprends bien, là, c'est deux situations différentes. Mais laissez-moi juste vérifier ce que j'avance, là.

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, en fait, c'est ça, le projet pilote, là, pour la circulation des autobus sur l'accotement d'une autoroute s'applique lorsque la circulation de l'autoroute est à moins de 50 kilomètres-heure. Donc, je vous donne un exemple, là, je ne sais pas, on prend la 15, là, parce qu'on parle beaucoup d'utiliser les accotements sur la 15 pour

les autobus, dans un tel projet, l'autobus peut circuler sur l'accotement si la circulation de la voie va à moins que 50 kilomètres-heure.

M. Villeneuve : ...sur la vitesse. O.K.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Donc, si, par exemple, il y a entrave à la circulation, l'autobus, lui, a le droit d'emprunter l'accotement, et donc, forcément, lorsqu'il réintègrera, les gens vont circuler à moins de 50 kilomètres-heure.

M. Villeneuve : Donc, ce n'est pas la vitesse inscrite sur les panneaux, là, c'est la vitesse réelle qui se passe en temps réel. O.K. Très différent. O.K.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci, M. le ministre. 101, d'autres questions, d'autres commentaires?

M. Villeneuve : Pour les voies réservées, M. le ministre, pas les projets pilotes, mais pour les voies réservées?

M. Fortin (Pontiac) : Pour les voies réservées, ce qui est une réelle voie réservée, là, c'est : en tout temps, les autobus peuvent circuler sur la voie réservée. Mais, quand on parle des projets pilotes pour qu'ils utilisent les accotements, c'est effectivement quand la vitesse de circulation est loin d'être optimale pour l'autobus, qui pourrait gagner du temps en circulant sur l'accotement.

M. Villeneuve : ...d'envisager pour que ce soit toujours le cas? Non, ce n'est pas une bonne idée? L'avez-vous évalué?

M. Fortin (Pontiac) : C'est un projet pilote, donc on est en train de mesurer les évaluations de succès de ce projet-là.

M. Villeneuve : C'est bon.

Le Président (M. Iracà) : 101, 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 101 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 101, adopté. 102. M. le ministre, à la lecture.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. L'article 410 de ce code est remplacé par le suivant :

«410. Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons.»

M. le Président, l'article 102 du projet de loi propose d'élargir la règle établissant la priorité aux piétons. Actuellement, les conducteurs d'un véhicule routier ont l'obligation de s'immobiliser à un passage pour piétons uniquement lorsque des piétons s'y sont engagés. Ces conducteurs auront donc l'obligation d'adopter le même comportement lorsque des piétons manifesteront clairement l'intention de s'engager à un tel passage.

Un contact visuel, un déplacement vers le passage, une position sur le bord de l'accotement ou de la chaussée ou un signallement avec les mains peuvent notamment constituer une manifestation claire.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 102, j'ai deux mains... M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oh! allez-y, allez-y. Non, non, regarde...

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

M. Charette : Mon collègue de Berthier a exprimé sa surprise par rapport à un article précédent, à mon tour d'exprimer la mienne à ce niveau-ci. J'étais entièrement convaincu que c'était déjà la force de loi, pareil article. Donc, ce n'était pas le cas? Le piéton, dans pareille...

M. Fortin (Pontiac) : Le député de Berthier avait un point, un peu plus tôt, où il y avait peut-être un amalgame de dispositions qui faisait en sorte que la personne qui lui a enseigné à conduire a pu comprendre l'interprétation de cette façon-là. Dans votre cas, cependant, c'est un peu différent. Le piéton qui veut s'engager dans un passage pour piétons, en ce moment, n'a priorité que lorsqu'il est engagé dans le passage pour piétons. Donc, il n'a aucune priorité jusqu'à ce qu'il pose le pied à l'intérieur de ce passage-là, ce qui peut causer des situations, disons, particulièrement dangereuses, puisque l'automobiliste a priorité jusqu'au moment où le piéton est déjà dans le passage à piétons. Donc, ce qu'on vient clarifier, c'est essentiellement qu'à l'instant où le piéton est aux abords de ce passage piétonnier là et qu'il manifeste son intention de s'y engager, c'est lui qui a la priorité, donc il ne se met pas à risque avant d'avoir la priorité.

M. Charette : Merci.

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

• (20 h 50) •

M. Villeneuve : Oui. L'automobiliste a l'obligation d'arrêter. Le cycliste?

M. Fortin (Pontiac) : Également.

M. Villeneuve : Également. O.K., lui aussi, il doit arrêter. C'est parce qu'on ne le voit pas clairement, là, on est en...

M. Fortin (Pontiac) : Pardon? À la dernière ligne du 410 : «À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons.»

M. Villeneuve : Mais pourquoi on ne dit pas : «Le conducteur d'un véhicule routier ou un cycliste doit s'immobiliser pour permettre de traverser»?

M. Fortin (Pontiac) : Alors, ce que vous avancez, si je comprends bien votre interprétation, c'est que le cycliste doit accorder la priorité aux piétons, mais ne doit pas s'immobiliser?

M. Villeneuve : Bien, c'est ce que je comprends. En tout cas, je ne comprends pas que c'est clair qu'il doit s'immobiliser. Il peut ralentir, bon, le laisser passer ou peut-être l'éviter, je ne sais pas. Ce n'est pas clairement... Mais, si vous me dites que, selon vos gens, là, c'est clair qu'il doit arrêter... Mais je vois ça rarement dans la vie courante...

M. Fortin (Pontiac) : C'est sûrement ce qu'on va vous dire, mais je vais le vérifier quand même.

M. Villeneuve : Oui. Bien, c'est parce que je vois ça rarement. Vous parlez de signaux, envoyer des signaux, tantôt, aux gens, là. Je vois ça rarement, un cycliste, moi, arrêter pour laisser passer un piéton. Je vois ça rarement, je ne dis pas que ça n'arrive pas, là.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, effectivement, vous avez raison, un automobiliste, lui, doit complètement s'immobiliser pour laisser passer le piéton jusqu'à ce qu'il ait traversé. Le cycliste, effectivement, ce qu'on vient dire, c'est qu'il doit laisser la priorité au piéton. Donc, s'il peut ralentir avant, sans venir à un arrêt complet, pour laisser passer le piéton et lui donner la priorité comme il le fait à d'autres endroits, par exemple, à une intersection où le piéton aura priorité, le cycliste peut le faire sans s'immobiliser complètement, effectivement.

M. Villeneuve : Il y a quelqu'un qui est venu, je pense, de mémoire, là... parce que c'est vrai que la mémoire est une faculté qui oublie, mais il me semble qu'il y a quelqu'un qui est venu nous voir puis qui nous disait : Il ne faut pas que ce soit au piéton, finalement, à faire une démonstration qu'il va traverser, là, tu sais, envoyer les bras en l'air, ou quelque chose comme ça, qu'il doit y avoir...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui. Oui, en fait, c'est Piétons Québec, si je ne m'abuse, là.

M. Villeneuve : ... — oui, c'est ça — il doit y avoir un réflexe des conducteurs automobiles, ou des conducteurs de véhicules routiers, ou des cyclistes que, lorsqu'ils voient quelqu'un s'approcher... Là, je comprends qu'il faut qu'il mette le pied, un premier pied dans l'intersection — puis je lui conseille de ne pas mettre le deuxième avant de vérifier que tout le monde arrête, là — et de mettre le premier pied, ça, c'est signifier... Mais là on veut corriger la chose en disant : Bien, il doit y avoir une manifestation claire. Et la question que les gens posaient, c'est... on fait un peu... on remet la charge, on remet le fardeau, finalement, sur le piéton. Est-ce que c'est l'intention du ministre d'aller dans... bien, en tout cas, ce qui est écrit là semble être la manifestation claire du ministre d'aller remettre sur les épaules du piéton le fardeau de démontrer qu'il veut vraiment traverser.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, honnêtement, je pense que ce qu'on veut accomplir à travers cet article-là, c'est de s'assurer de la protection du piéton. Donc, le piéton qui est aux abords du passage piétonnier n'a pas à se mettre à risque pour avoir la priorité, et je pense que c'est ce qui est l'intention ici, là. Notre intention, c'est de simplement s'assurer que le piéton obtienne la priorité de façon sécuritaire avant de s'engager dans l'intersection. En ce moment, on peut s'entendre, probablement, vous et moi, pour dire que le piéton doit se mettre dans une position qui n'est peut-être pas sécuritaire afin d'obtenir la priorité. Là, ce qu'on vient dire, c'est que le piéton peut obtenir la priorité sans se mettre dans une position à risque en signalant clairement son intention. Je le fais comme ça, là, c'est une des façons de le faire, en levant mon bras. Mais effectivement, donc, ce qu'on veut faire, c'est mieux protéger le piéton, et on pense que la disposition l'accomplit, cet idéal-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 102, toujours, questions, commentaires, interventions?

M. Villeneuve : En fait, on ne souhaite pas ça à personne, mais advenant un accident, là, un malheureux accident, bien là, il faudrait déterminer si le piéton a manifesté clairement son intention ou si l'automobiliste est en infraction criminelle, même.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais maintenant, si on relit ensemble le texte, «lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention», donc, une fois qu'il est engagé, il a la priorité. Donc, s'il y a un accident, il a la priorité quand même, le piéton. Donc, une fois qu'il est dans l'intersection, même s'il n'a pas manifesté son intention, il demeure protégé légalement, là, si je peux m'exprimer ainsi, là, parce qu'il s'est engagé dans l'intersection. Donc, la même protection, donc la même priorité au piéton, une fois qu'il est engagé, est encore de mise. Donc, en ce moment, là, le piéton a priorité s'il s'engage. Là, on dit : Le piéton va avoir priorité s'il s'engage ou s'il manifeste clairement son intention.

M. Villeneuve : Mais on remet sur l'épaule du piéton le fardeau de démontrer qu'il va s'engager. C'est un peu ce que les gens nous disaient, de ne pas aller vers ça parce que ça enlève une certaine responsabilité au conducteur de l'automobile ou du cycliste, justement, de porter une attention plus que particulière. Il y a un piéton, là, il n'a pas un pied encore dans l'intersection, mais c'est... Ce que j'ai compris, en fait, de ce que les gens sont venus nous dire, c'est qu'il faut laisser sur les épaules du conducteur, donc, le fardeau d'avoir l'assurance que le piéton, il ne s'engagera pas. Là, on inverse le fardeau en disant : C'est le piéton qui devra manifester. Alors, enfin, je veux juste voir si vous avez réfléchi à une façon de le faire différemment pour ne pas, justement, décharger la responsabilité d'un sur l'autre.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais je n'ai pas l'impression que c'est nécessairement un enjeu de décharger une responsabilité d'un sur l'autre. L'enjeu, c'est de s'assurer de la meilleure façon de protéger le piéton. Est-ce que le piéton est mieux protégé en simplement ayant priorité sans signaler quoi que ce soit et en s'engageant ou est-ce que le piéton est mieux protégé en signalant son intention, en établissant, disons, un contact visuel avec l'automobiliste, qui va le voir peut-être de façon plus facile s'il signale son intention? Moi, j'ai l'impression qu'en signalant notre intention on est peut-être mieux protégé qu'en ne la signalant pas, mais c'est mon interprétation de la chose.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Toujours à l'article 102, questions, commentaires, interventions?

M. Villeneuve : Oui, mais c'est parce que j'aimais beaucoup le texte initial, M. le Président. Encore là faudrait-il s'entendre sur comment on l'interprète, là. «Lorsqu'un piéton s'engage», est-ce à dire qu'il a déjà mis un pied dans l'intersection...

M. Fortin (Pontiac) : C'est exactement ça.

M. Villeneuve : ...ou s'il s'engage, donc, vers une action? Enfin...

M. Fortin (Pontiac) : Mais voyez-vous la différence, M. le député, entre l'ancien texte et le nouveau texte? Les trois mots que vous aimez, là, «lorsqu'un piéton s'engage», ils sont encore dans le nouveau texte.

M. Villeneuve : Oui, tout à fait, je sais.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, notre interprétation, c'est qu'on ajoute une obligation à l'automobiliste.

M. Villeneuve : Bien, oui, enfin, ce n'est pas ce que j'ai compris des explications que les gens sont venus nous donner ici, là, remarquez, parce que, lorsque tu conduis un véhicule qui pèse deux tonnes, tu as l'obligation de t'assurer que les piétons qui sont autour de ton véhicule... intersection ou pas, de toute façon, là, mais, bon, on va rester dans l'intersection, là, mais tu dois évidemment avoir une attention plus que particulière aux gens qui s'engagent ou qui sont sur le point de s'engager. Et là on inverse le fardeau, c'est ce que les gens nous disaient, puis je trouve tellement que ça fait sens. On semble inverser le fardeau, dire : Maintenant, c'est au piéton à s'assurer que l'automobiliste va le voir avant de s'engager. Remarquez que ce n'est pas une mauvaise chose non plus, là. Je le conseille à tout le monde, d'ailleurs, de toujours s'assurer qu'avant de s'engager on regarde de tous bords, tous côtés, n'est-ce pas? Mais je trouvais l'idée très intéressante... puis j'oublie le nom de la personne, là, mais je trouvais l'idée très intéressante de ne pas inverser ce fardeau-là, mais enfin...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais je vais tenter de vous l'exprimer comme ça, là, mettez-vous dans la peau d'un piéton, disons, ou d'un automobiliste, d'un ou l'autre, là, où il y a une situation suivante : vous approchez d'un passage piétonnier comme automobiliste, il y a un piéton qui signale son intention, vous le voyez, il signale son intention, vous avez un contact visuel, vous allez arrêter, de toute évidence. Un piéton qui n'a pas l'obligation, pour avoir la priorité, de faire quelconque signe que ce soit, je ne sais pas si vous allez le voir aussi visiblement, disons, que quelqu'un qui vous fait signe très clairement. Donc, qu'est-ce qui, selon vous, protège mieux le piéton et protège mieux... en fait, protège mieux le piéton pour qu'il n'y ait pas d'accident? Il me semble que de pouvoir faire cette démonstration visuelle là de l'intention de s'engager envoie un signal clair à l'automobiliste qu'il doit s'arrêter, tandis que, si je suis simplement aux abords de la route, je ne suis pas certain qu'on envoie le même signal à l'automobiliste. Et donc est-ce que ma sécurité est plus compromise comme piéton si je ne fais pas cette signalisation-là avant? Moi, j'ai l'impression que oui, mais c'est quelque chose... De toute évidence, on peut en débattre, de cette question-là.

M. Villeneuve : Parce que je voulais soulever que... En tout cas, moi, je trouvais que le point qui était apporté avait beaucoup de sens, de ne pas inverser le fardeau. Bon, c'est la volonté ministérielle du gouvernement d'aller de l'avant avec... malgré la recommandation...

M. Fortin (Pontiac) : C'est parce que vous le voyez comme un fardeau; moi, je le vois comme une responsabilité commune : il y a une responsabilité de l'automobiliste de s'assurer qu'il respecte la priorité du piéton, mais il y a une responsabilité du piéton également de manifester son intention de s'engager.

• (21 heures) •

M. Villeneuve : Est-ce que ça s'applique aux virages aux feux rouges à droite, là? L'automobiliste doit quand même, de toute façon, faire un arrêt, O.K., complet. Et là il y a un piéton qui s'en vient, est-ce qu'il faut que je lui signale que je vais traverser? De toute façon, je ne peux pas parce que le feu est... Effectivement, il n'y a pas de... Non, je m'excuse, mon exemple n'est pas bon, mais je... Parce que je pense surtout aux personnes non voyantes et puis j'essaie de voir quelles implications ça a, surtout pour eux, mais, bon, ça ne doit pas nécessairement s'appliquer, mais enfin...

M. Fortin (Pontiac) : Quand vous dites que vous aimez beaucoup l'ancien texte, je vous avoue que la protection me semble de bien loin supérieure pour la personne non voyante en ce moment qu'elle ne l'est avec l'ancien texte, où déjà elle devait être dans l'intersection pour avoir la priorité.

M. Villeneuve : Bien, juste peut-être préciser pourquoi je trouvais mieux l'ancien texte, c'est que, pour moi, s'engager, le premier pas n'était pas mis encore dans l'intersection. Je m'engageais, donc j'avais une direction claire, je prenais une direction claire, donc j'allais m'engager, mais ce n'était pas nécessairement avoir déjà le pied dans l'intersection. Pour moi, ce n'était pas... voilà.

M. Fortin (Pontiac) : Ce n'était pas interprétation légale qu'on avait, cependant.

M. Villeneuve : Bien, écoutez, je n'en ferai pas une guerre, là. C'est bon, O.K.

Le Président (M. Iracà) : 102, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 102 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 103. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : 103 : L'article 414 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant : «Une municipalité peut également, par règlement, exercer le pouvoir que le premier alinéa confère au ministre. Ce règlement doit, pour entrer en vigueur, être approuvé par le ministre.»

M. le Président, l'article 103 du projet de loi propose de conférer aux municipalités la possibilité de désigner par règlement certains passages à niveau où un conducteur d'un véhicule routier visé à l'article 413 du code — autobus, minibus et matières dangereuses — n'aura pas l'obligation de s'immobiliser à un passage à un niveau, avec une illustration de la signalisation.

(Consultation)

M. Villeneuve : Si on comprend, M. le Président, c'est pour les voies désaffectées. Mais je vais attendre, laisser le ministre...

M. Fortin (Pontiac) : Pardon?

M. Villeneuve : Je vais vous laisser en conciliabule.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, ça va. Allez-y, si vous avez un commentaire quelconque.

M. Villeneuve : Oui, bien, c'est ça, c'est pour les...

Le Président (M. Iracà) : Je suis à l'article 103, toujours.

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

M. Villeneuve : Nous tous. Vous suivez, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Bien, il a été lu, donc on est dans les questions.

M. Villeneuve : Oui, d'accord, je suis d'accord. Merci, M. le Président, de laisser la latitude que vous laissez aux échanges, c'est très apprécié. C'est pour les voies désaffectées, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : Exact.

M. Villeneuve : Et présentement il y a une obligation. Si la municipalité ne l'a pas enlevé, l'arrêt obligatoire existe toujours, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : Tout à fait.

M. Villeneuve : Et là on voudrait... Si la municipalité en fait la demande, ce serait automatique, le ministre signerait le papier, puis ça serait automatique, ça serait accepté, c'est ce que je comprends? Il n'y aurait pas vraiment d'enjeu, comme le dit si bien le ministre, il n'y aurait pas d'enjeu là, là?

M. Fortin (Pontiac) : Non, on donnerait le pouvoir aux municipalités d'exercer la même capacité que le ministère a en ce moment.

M. Villeneuve : Bien, ce n'est pas ça que j'ai lu tout à fait, moi : «Une municipalité peut également, par règlement, exercer le pouvoir que le premier alinéa confère au ministre. Ce règlement doit, pour entrer en vigueur, être approuvé...» O.K., le règlement doit être quand même approuvé par le ministre. O.K. Vous avez peut-être entendu une conversation, mais... pour refléter un peu ce que les gens du camionnage nous ont dit ici, c'est que c'est un ou l'autre, là. Parce que, là, d'une municipalité à l'autre, commencer à dire qu'une voie désaffectée, on fait l'arrêt, dans l'autre municipalité, il y a une voie désaffectée, on ne la fait pas... Question d'harmonisation, vous avez sûrement réfléchi à cela. Qu'est-ce qui vous amène à penser que de laisser les voies désaffectées de façon aléatoire... bien, aléatoire, en tout cas, par... discrétionnaire d'une municipalité à l'autre, là?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, je comprends. La demande de l'Association du camionnage, je ne suis pas sûr que c'était exactement celle-là. Moi, de la façon que je l'avais compris, ce n'était pas nécessairement ça. Ils voulaient avoir le droit de passer à l'ensemble des passages désaffectés.

M. Villeneuve : ...désaffectés.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, désaffectés.

M. Villeneuve : D'accord, c'est ça, c'est ça qu'on dit. On dit la même chose.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, ce n'est pas «un ou l'autre». En fait, ce qu'ils voulaient, c'était un et non l'autre.

M. Villeneuve : Non, non, non, mais moi, je vois un problème si on se retrouve avec différentes dispositions dans des municipalités qui sont très rapprochées. On le sait, avec les regroupements des municipalités, bon, en tout cas, ou des arrondissements... D'ailleurs, arrondissements, municipalités, est-ce qu'ils sont tenus de... Qui prend les décisions là-dessus, c'est-u l'arrondissement ou c'est la municipalité? Parce qu'à Montréal il y a quand même une voie ferrée qui traverse plusieurs arrondissements, tu sais.

Des voix : ...

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

M. Fortin (Pontiac) : M. le Président, moi, je vous avoue que je ne suis pas en désaccord avec le «un ou l'autre», là, disons. Cependant, je ne suis pas certain qu'on est rendus à donner, sur l'ensemble des passages désaffectés, là, l'exemption de ne pas s'arrêter pour l'association des camionneurs. Le pourquoi, là : il y a de beaucoup de ces chemins de fer désaffectés là — dans ma région, c'est comme ça, là — qui sont utilisés comme pistes de quatre roues, comme pistes de skidoos, comme toutes sortes de passages qui ne sont pas des passages officiels marqués, qui ne sont pas des pistes officielles de skidoos, par exemple, mais qui le sont. Alors, moi, ce que je vous propose, pour le «un ou l'autre», là, c'est simplement de retirer et de laisser l'obligation telle qu'elle est en ce moment. Donc, si ça vous convient, moi, je suis prêt à présenter un amendement pour retirer cette disposition-là.

M. Villeneuve : Moi, je reçois ce que vous me dites. Moi, en tant qu'ancien maire, je vous dirais : Ils connaissent bien leurs territoires. Si on n'est pas prêts à les enlever complètement... puis pas parce que les camionneurs le demandent, moi, j'y vais juste par logique. Et il y a aussi tout le fait que ces intersections-là, souvent, sont... ces passages à niveau là, des fois, sont surélevés, ils peuvent être accidentogènes plus qu'une simple route ordinaire. Alors, moi, je vous dirais, l'idée de laisser aux municipalités le soin de décider que c'est sécuritaire, de le faire, moi, je pense que ce n'est pas une mauvaise chose. Je vous dis ça comme ça.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais je vous avoue bien honnêtement, moi, je comprends, après avoir entendu, là, les représentants de l'association, qui nous disaient qu'il y a beaucoup de camionneurs qui viennent d'autres provinces qui, peut-être... s'ils comprennent déjà difficilement la réglementation, si on se met à faire... une municipalité fait un, une autre municipalité fait l'autre, je trouve, honnêtement, là... et à la leur de la discussion qu'on vient d'avoir, où vous-même, vous avez dit : À l'intérieur d'une région, des fois, si c'est trop disparate, ce n'est peut-être pas mieux, moi, je serais plus disposé à retirer le 103 qu'aller dans l'autre direction.

M. Villeneuve : Exemple, les arrondissements à Montréal... c'est parce que... juste une question. On parle des municipalités, mais les arrondissements... c'est les arrondissements ou c'est... Si la ville de Montréal ne peut pas, qui prend la...

M. Fortin (Pontiac) : ...le sous-ministre adjoint, qui a déjà été aux Affaires municipales, peut sûrement mieux décrire cette situation-là que moi. Désolé de vous mettre sur la sellette.

M. Unterberg (Jérôme) : Je ne me rappelle pas... bien, en tout cas, les arrondissements, hein, il faut qu'ils aient des pouvoirs expressément prévus. Dans le fond, le pouvoir résiduel est à la ville centrale, sauf ceux qui sont prévus. Je ne me rappelle pas avoir vu ce pouvoir. Parce qu'on dit aux municipalités... ça serait donc à la ville de Montréal, comme ville centrale, ville centre, à moins que c'est un pouvoir expressément... Puis, de mémoire, là, je ne me rappelle pas l'avoir vu, là. Tu sais, il y a les loisirs, l'urbanisme...

M. Villeneuve : ...qui a été délégué, c'est ça. O.K. Et ces passages à niveau là, souvent c'est les corridors qui sont préservés, qui ne sont pas nécessairement... C'est des corridors qui sont réservés, souvent, ces passages à niveau là, est-ce que je me trompe?

M. Fortin (Pontiac) : Des corridors qui sont réservés? Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous dites.

M. Villeneuve : Quand on parle des passages à niveau, on peut parler d'anciennes... on parle de passages à niveau désaffectés, mais on peut... je pense que c'est les trains, entre autres.

Une voix : C'est les passages à niveau désaffectés où est-ce qu'il n'y a plus de tracks ou que...

M. Villeneuve : Oui, je le sais, là, c'est ça, mais souvent ils conservent les corridors. Je pose la question parce que je me demande à qui appartient l'emprise, si l'emprise n'existe plus déjà ou est-ce que le... Je pourrais en nommer un, le CN, exemple, parce que, souvent, ils sont jaloux de ces corridors-là, ils veulent les conserver. Mais ils ne sont pas utilisés, mais ils veulent les conserver pour un futur dont on ne connaît pas...

M. Fortin (Pontiac) : Mais là vous parlez de l'emprise sur la route comme telle ou aux abords?

M. Villeneuve : Oui, bien, sur le passage directement, quand on passe le passage à niveau, là.

M. Fortin (Pontiac) : Oh! à qui appartient... Est-ce qu'elle appartient à la municipalité, au ministère ou...

M. Villeneuve : Oui, bien, c'est ça, parce que, souvent, ça va amener des travaux de correction si on voulait enlever la disposition dont vous parlez. Mais, moi, je suis assez d'accord pour dire, effectivement, question de s'assurer que c'est homogène et non pas... ça devient compliqué, là.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, si je ne m'abuse, c'est à la demande d'un des groupes policiers qui était venu nous rencontrer également.

M. Villeneuve : O.K. Comme de ne pas permettre... O.K.

Le Président (M. Iracà) : 103, toujours.

M. Fortin (Pontiac) : Alors, si ça vous convient, moi, je proposerais un amendement pour retirer l'article 103.

Le Président (M. Iracà) : À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre. On va le distribuer en même temps, mais c'est assez simple.

M. Fortin (Pontiac) : Article 103 : Retirer l'article 103 du projet de loi.

Le Président (M. Iracà) : Sur l'amendement, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement pour retirer l'article 103 est adopté?

Des voix : Adopté.

• (21 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Adopté.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Non, pas quand on retire un article.

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Je le sais, mais j'assume l'exercice. C'était pour savoir si vous étiez éveillés. 104.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Article 104 : L'article 418 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après «accotement», de «ou sur le trottoir»;

2° par l'insertion, après «prescrive», de «ou ne le permette».

M. le Président, l'article 104 du projet de loi propose une modification à l'article 418 du code afin de clarifier l'interdiction, pour le conducteur d'un véhicule routier, de circuler ou de reculer sur un trottoir. Cette interdiction s'applique également au conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur, ces véhicules étant des véhicules routiers au sens de l'article 4 du code.

Il propose également une précision d'ordre technique en matière de signalisation routière en prévoyant la possibilité qu'un panneau permette un comportement à certains endroits, donc en offrir la possibilité, ou prescrire ce comportement.

Le Président (M. Iracà) : 104, questions, commentaires?

M. Villeneuve : Bien, M. le Président, il ne faut pas que ce soit au micro, là, ce que je vais dire là, mais est-ce que c'est permis, actuellement, de rouler sur le trottoir? Ne faites pas ça, personne. Non, mais...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, disons que l'article 418 se lit pas mal comme ça en ce moment.

M. Villeneuve : On est d'accord avec la proposition, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. 104, d'autres commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 104 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 104, adopté. 105. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 105 : L'article 418.1 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après «reculer sur», de «le trottoir ou»;

2° par l'insertion, à la fin et après «limité», de «après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger».

L'article 105, M. le Président, du projet de loi propose une modification d'ordre technique en précisant, à l'article 418.1 du code, la possibilité pour le conducteur de certains véhicules, ceux dédiés à l'entretien ou à des travaux, de circuler ou de reculer sur le trottoir comme il pouvait le faire sur l'accotement.

Le Président (M. Iracà) : 105, questions, commentaires? M. le député.

M. Villeneuve : Oui, je veux juste m'assurer... Quand on dit «des interdictions prévues[...]», le conducteur d'un véhicule servant à l'entretien d'un chemin public», on fait référence à un véhicule appartenant à une municipalité ou si on fait référence à un entrepreneur qui aurait obtenu un contrat qui pourrait faire le travail? Je veux juste voir comment...

M. Fortin (Pontiac) : Je pense qu'on fait référence aux deux.

M. Villeneuve : Oui? O.K. Je veux juste m'assurer que ce n'est pas limitatif, parce que, sinon...

M. Fortin (Pontiac) : Non, un véhicule servant à l'entretien d'un chemin public peut effectivement être un véhicule public ou un véhicule privé mandaté à cet effet.

M. Villeneuve : O.K. C'est beau.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires, 105? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 105 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 106. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : 106 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 418.1, des suivants :

«418.2. Le conducteur d'un autobus peut circuler sur un tronçon d'accotement d'une autoroute ou d'un autre chemin à accès limité lorsque l'ensemble des conditions suivantes sont satisfaites :

«1° une signalisation lui permet de circuler sur le tronçon;

«2° la vitesse de la circulation routière sur le chemin public concerné est inférieure à 50 km/h;

«3° il a suivi une formation relative à la circulation sur un tronçon.

«418.3. Lorsqu'il circule sur un tronçon d'accotement en application de l'article 418.2, le conducteur d'un autobus ne peut excéder de 20 km/h la vitesse de la circulation routière sur la voie de circulation contiguë à l'accotement.

«Il ne doit pas non plus excéder une vitesse de 50 km/h, sauf pour réintégrer la chaussée.»

M. le Président, l'article 106 du projet de loi propose d'introduire des dispositions permettant aux autobus de circuler sur l'accotement des chemins publics à certaines conditions. Cette mesure propose d'enchâsser au code les principes mis à l'essai avec le projet pilote relatif à la circulation d'autobus urbains sur des tronçons d'accotements d'autoroutes.

La circulation d'autobus sur des voies réservées aménagées dans des accotements permet d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services de transport collectif.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 106, questions, commentaires? M. le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : ...question pour connaissances personnelles ou qui risque de profiter à d'autres également. Au niveau des projets pilotes, ce sont des projets pilotes qui sont déjà effectifs? Et est-ce que toutes les régions ont des projets pilotes de cette nature-là ou c'est concentré dans certains secteurs en particulier?

M. Fortin (Pontiac) : Il y a des projets pilotes qui sont en place en ce moment. Il faudrait que je vous trouve la liste exacte. Je suis certain qu'il n'y en a pas dans toutes les régions, là, mais il faudrait que je vous trouve la liste exacte. On pourra faire ça très rapidement, si ça vous convient.

M. Charette : Et jusqu'à... c'est-à-dire, les échanciers qui avaient été convenus pour ces projets pilotes seraient lesquels?

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : O.K., bien, on me dit que la liste des projets pilotes et leur date de fin également, parce qu'elles ne sont pas toutes pareilles selon les projets pilotes, là, sont sur le site du ministère. On va les retrouver puis vous les donner.

M. Charette : L'article vous permettrait, si l'expérience est concluante, de pérenniser ça avec un code de la sécurité routière adapté.

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement, l'article 212, un peu plus loin, là, permettrait l'entrée en vigueur de cette disposition-là à partir d'avril 2020.

M. Charette : Parfait.

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

M. Villeneuve : Oui. On parle d'autobus tous confondus? Donc, autobus, peu importe, de la ville, autobus scolaire, tout ce qui... Il n'y a pas de...

M. Fortin (Pontiac) : Il ne semble pas y avoir de disposition à l'effet de limiter le type d'autobus, effectivement.

M. Villeneuve : Non, je veux juste m'assurer, parce que je sais qu'il y a des...

M. Fortin (Pontiac) : Tant et aussi longtemps que le chauffeur a suivi la formation requise.

M. Villeneuve : O.K. Parce qu'il y a souvent des petits autobus scolaires, maintenant, là, et je veux savoir si ça inclut ces... C'est vraiment tout autobus, tout ce qui est identifié autobus?

M. Fortin (Pontiac) : Si je lis la définition d'«autobus» dans le Code de la sécurité routière : «Un véhicule automobile, autre qu'un minibus — donc on exclut les minibus — aménagé pour le transport de plus de neuf occupants à la fois et utilisé principalement à cette fin...»

M. Villeneuve : Pourquoi les minibus ne sont pas là? À l'époque, on n'a pas pensé les mettre? Ça date de quelle année, ça? Non, ce n'est pas grave, je ne veux pas avoir l'année, là.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, la définition d'un minibus, là, est tout simplement différente. Il y en a une autre, une définition d'un minibus, là, mais effectivement on ne les a pas inclus, un, dans le projet pilote, mais, deux, dans cette disposition-là non plus.

M. Villeneuve : Pourquoi ils ont été exclus?

M. Fortin (Pontiac) : Des projets pilotes?

M. Villeneuve : Pourquoi ils ont été exclus? Bien, exclus...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, ils ne sont pas inclus dans les projets pilotes d'abord parce que c'est des projets pilotes, là, et on le teste avec...

M. Villeneuve : Oui, mais c'est les projets pilotes qui vont faire foi de ce qu'on va inscrire ici, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : Effectivement. Mais, d'après moi, il n'y a pas d'autobus scolaires du tout, là, dans les projets pilotes. C'est des projets de transport en commun, les projets pilotes. Les projets pilotes sont des projets de transport en commun pour l'instant.

Des voix : ...

M. Villeneuve : Oui, c'est ça. Non, je suis d'accord, mais il n'y avait pas lieu de spécifier? Parce qu'autobus... bien, enfin, parce qu'on peut penser autobus scolaires, mais, bon, on comprend que ce n'est pas ça, là.

M. Fortin (Pontiac) : Non, non, mais l'autobus scolaire est un autobus. Donc, une fois adopté, effectivement, un autobus scolaire pourrait y participer ou pourrait utiliser cet article-là, mais, dans le cadre du projet pilote, il n'y a pas d'autobus scolaires qui ont été autorisés, là.

M. Villeneuve : Puis pourquoi on a exclu le minibus?

M. Fortin (Pontiac) : De l'article 418.2?

M. Villeneuve : Oui.

M. Fortin (Pontiac) : Donnez-moi un petit instant, je vais juste vérifier, là.

M. Villeneuve : Pourquoi on ne pourrait pas considérer le mettre?

Des voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : En fait, quand on parle de permettre à certains... le transport en commun ou l'autobus scolaire, là, d'utiliser la voie réservée, c'est parce qu'on veut privilégier les modes où il y a davantage de volume d'usagers. Donc, les autobus, disons, à 40 passagers, c'est différent d'un minibus à neuf passagers.

M. Villeneuve : Bon, c'est un choix, là, c'est un choix qui est fait. O.K. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : 106, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 106 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 107. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 107 : L'article 425 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après «son véhicule», de «en tout temps»;

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

«Toutefois, le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur n'est tenu de diminuer le jour l'intensité de l'éclairage avant de son véhicule que s'il suit un autre véhicule à moins de 15 mètres.»

M. le Président, à l'article 107 du projet de loi modifie l'article 425 du code afin de clarifier les obligations des automobilistes de diminuer l'intensité de leurs phares de route et de permettre aux conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs d'utiliser désormais leurs phares de route le jour, sauf s'ils suivent un autre véhicule à moins de 15 mètres.

M. Villeneuve : C'est parce que ça portait à interprétation, M. le ministre, qu'on a rajouté «en tout temps»? On pouvait baisser l'intensité puis, après ça, la remonter? C'est peut-être ça qui était le problème? Parce qu'on comprend que, si on arrive à moins de 150 mètres, normalement, on baisse l'intensité, et là ça portait peut-être à interprétation de dire qu'on pouvait les rallumer rendu à 30 mètres, là, j'imagine. Pourquoi ajouter cela, sinon?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, exact.

M. Villeneuve : Oui? O.K. Parfait.

• (21 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : 107, questions, commentaires?

M. Villeneuve : «...motocyclette ou d'un cyclomoteur n'est tenu de diminuer [...] l'éclairage avant de son véhicule que s'il suit un autre véhicule à moins de 15 mètres».

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

M. Villeneuve : O.K.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, la motocyclette, et même de jour, là, est davantage visible avec ses feux, donc on lui permet, là, dans une situation où il n'obstrue pas la vue de quiconque, là, de maintenir l'utilisation de ces feux-là... ces phares-là, pardon.

M. Villeneuve : O.K. C'est 10 mètres, en fait. J'imagine qu'ils ont fait...

M. Fortin (Pontiac) : Bien, tu sais, je vous donne un exemple, là, si...

M. Villeneuve : ...ils ont quand même fait les vérifications. Parce qu'une motocyclette, c'est quand même une moto. Quand on allume le phare, qu'on le met sur les hautes, comme on dit, ça a quand même une bonne capacité d'éclairage.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui, absolument.

M. Villeneuve : Ça tombe pile dans le rétroviseur, si la motocyclette — chose à ne pas faire — se situe au centre de la route, là. Mais, lorsqu'on est là, on est pile dans le rétroviseur du véhicule. Mais c'est basé sur des expériences scientifiques, j'imagine. Ils ont fait le calcul? Parce que je trouve ça près, mais enfin...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, vous avez raison, là. Effectivement, c'est l'expertise des ingénieurs du ministère qui est arrivée à ce chiffre-là.

M. Villeneuve : Ils ont fait le calcul. Pas de problème. C'est beau.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, 107, d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 107 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. 108. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Article 108 : L'article 432 de ce code est modifié :

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

2° par l'ajout, à la fin, de la phrase suivante : «Avant d'effectuer cette manoeuvre, le conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger et, dans le cas où il souhaite immobiliser son véhicule sur l'accotement, que ce dernier est en bon état.»

M. le Président, l'article 108 du projet de loi propose une modification d'ordre technique afin de préciser la possibilité, pour un autobus ou un minibus, de s'immobiliser sur l'accotement, en autant que cet aménagement soit en bon état et que cette manoeuvre puisse être effectuée sans danger.

Le Président (M. Iracà) : Merci. 108, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

M. Villeneuve : Oui, M. le Président. Je comprends le commentaire, mais l'article, lui, il est encore plus clair. Il parle d'un accotement en bon état, si je comprends bien. «Avant d'effectuer cette manoeuvre, le conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger et, dans le cas où il souhaite immobiliser son véhicule sur l'accotement, que ce dernier est en bon état.» L'accotement est en bon état, c'est ça?

M. Fortin (Pontiac) : Oui, oui.

M. Villeneuve : O.K.

M. Fortin (Pontiac) : Voulez-vous... Bien, je me mets dans la peau d'un utilisateur qui débarque d'un autobus, là, et j'aimerais mieux me retrouver les pieds dans une chaussée stable, disons.

M. Villeneuve : On parle des interdictions d'arrêter sur l'accotement, là, mais là ça ne s'applique pas dans ce cas-ci ou... enfin.

M. Fortin (Pontiac) : Disons, le conducteur d'un autobus devait, lorsqu'il faisait monter ou descendre les passagers, s'arrêter à l'extrême droite de la chaussée. Maintenant, s'il dépasse de quelques pieds sur l'accotement, là, ça me semble tout simplement un peu plus sécuritaire, entre autres pour les enfants qui pourraient embarquer ou débarquer de l'autobus, là, sans nécessairement être dans la situation où l'autobus est complètement immobilisé sur l'accotement non plus, là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. 108, d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 108 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 109. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : En fait, M. le Président, j'ai un article à introduire, l'article 108.1, si vous le permettez.

Le Président (M. Iracà) : Juste un petit instant, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien, très bien.

Le Président (M. Iracà) : Alors, l'amendement, à la lecture, pour 108.1. Vous pouvez y aller, la distribution a été faite.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Article 108.1 : Insérer, après l'article 108 du projet de loi, l'article suivant : 108.1. L'article 434.0.1 de ce code est modifié par le remplacement de «conducteur» par «cycliste».

Le Président (M. Iracà) : Sur l'amendement pour l'ajout de l'article 108.1, questions, commentaires? Aviez-vous d'autres commentaires, M. le ministre, en lien avec l'article? Est-ce que vous aviez d'autres commentaires?

M. Fortin (Pontiac) : Ça va, il n'y a pas... Je vais vous l'expliquer, l'article 434.0.1. Ça dit : «Nul ne peut, alors qu'une bicyclette assistée est en mouvement, s'y agripper ou être tiré ou poussé par la bicyclette et le conducteur ne peut tolérer une telle pratique.» On changerait le mot «conducteur» pour «cycliste», là. C'est simplement pour clarifier que celui qui opère la bicyclette en question, donc, on le considère cycliste et non conducteur dans cette situation-là, mais ça ne change rien sur le fond de l'article, là.

Le Président (M. Iracà) : Questions, commentaires sur l'amendement ajoutant l'article 108.1? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement ajoutant l'article 108.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté. Article 109. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Article 109 : Les articles 439 à 440 de ce code sont abrogés. M. le Président, l'article 109 du projet de loi abroge les articles 439, 439.1 et 440 du code, qui concernent les écrans dont sont munis des véhicules routiers, les appareils munis d'une fonction téléphonique et les écouteurs. Ces sujets se retrouveront dorénavant dans une nouvelle section introduite par l'article 112 du projet de loi qui traitera spécifiquement des distractions au volant.

Le Président (M. Iracà) : 109, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 109 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : 110. À la lecture, M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Article 110 : L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° dans le premier alinéa :

- a) par le remplacement de «15 décembre» par «1er décembre»;
- b) par le remplacement de «taxi ou d'un véhicule de promenade immatriculé au Québec» par «véhicule routier motorisé immatriculé au Québec, autre qu'un véhicule lourd, un véhicule-outil ou une machine agricole»;
- c) par le remplacement de «véhicule de promenade qui n'est pas muni de ce type de pneu» par «tel véhicule sans égard à son lieu d'immatriculation»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 2° du deuxième alinéa, de «d'un taxi ou le propriétaire ou le locateur d'un véhicule de promenade» par «d'un véhicule visé au premier alinéa ou le locateur, le cas échéant».

M. le Président, l'article 110 du projet de loi propose de modifier l'article 440.1 du code afin de devancer au 1er décembre de chaque année l'obligation de munir un véhicule de pneus d'hiver afin de mieux refléter la réalité des hivers québécois.

Il est proposé également de modifier cet article afin de préciser les véhicules à l'égard desquels cette obligation s'applique. Pour éviter toute ambiguïté, l'obligation s'appliquerait désormais à tout véhicule routier motorisé et immatriculé au Québec autre qu'un véhicule lourd, un véhicule-outil ou une machine agricole. À titre d'exemple, les camionnettes utilisées à des fins personnelles ou commerciales et dont le PNBV est inférieur à 4 500 kilos demeurent visées par cette obligation.

Il est proposé que ces modifications entrent en vigueur le 1er décembre 2019 — paragraphe 5° de l'article 212 du projet de loi. Entre-temps, des modifications de concordance seront requises au Règlement sur l'utilisation des pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale — chapitre C-24, r. 45 — ainsi que pour adapter, par voie de conséquence, les exemptions temporaires applicables aux snowbirds.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, écoutez, sur l'article 110, je vois des mains de levées. On me dit que le ministre est prêt à répondre à une question qui avait été soulevée tantôt sur l'article 308. Je pense que je finirais la soirée là, bien honnêtement, et je vais laisser le ministre...

M. Villeneuve : ...c'est une question d'un auditeur, M. le Président, mais ce n'est pas ça, là.

Le Président (M. Iracà) : Non, non, non, c'est une question de vous, je pense. Oui, sur l'article 308, je ne sais pas si vous vous souvenez, M. le député de Berthier. Alors, on m'indique que le ministre a la réponse, et je finirais la soirée comme ça.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, très bien. Le député de Berthier avait demandé si, par exemple, sur le terrain d'un centre commercial, on devait respecter les obligations de la signalisation routière, entre autres les obligations d'arrêt. Effectivement, l'article 308 du Code de sécurité routière nous indique qu'un utilisateur d'un terrain d'un centre commercial ou d'un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers doit respecter les normes établies par le ministère des Transports.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.
Compte tenu de l'heure, j'ajourne les travaux sine die. Nous reprendrons à l'article 110.

(Fin de la séance à 21 h 29)