



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le jeudi 15 mars 2018 — Vol. 44 N° 152**

Étude détaillée du projet de loi n° 165 — Loi modifiant le  
Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (5)

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

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le jeudi 15 mars 2018 — Vol. 44 N° 152**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

M. Alexandre Iracà, président

M. André Fortin

M. André Villeneuve

M. Benoit Charette

- \* Mme Mélanie Dubé, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- \* M. Jérôme Unterberg, idem
- \* M. Yanick Blouin, idem
- \* M. Gaétan Bergeron, Société de l'assurance automobile du Québec
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 15 mars 2018 — Vol. 44 N° 152

**Étude détaillée du projet de loi n° 165 — Loi modifiant le  
Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (5)**

*(Onze heures vingt-deux minutes)*

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

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

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

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

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. Merci beaucoup. Alors, hier, nous avons terminé l'étude de l'article 127. Nous sommes présentement à l'article 128. Et, sans plus tarder, je vais laisser la parole à M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. Bonjour, chers collègues. M. le député de Berthier, comment allez-vous ce matin?

**M. Villeneuve :** Ça va très bien.

**M. Fortin (Pontiac) :** Très bien. Article 128 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 498, du suivant : «498.1. Nul ne peut circuler avec un véhicule couvert de neige, de glace ou de toute autre matière pouvant s'en détacher et susceptible de présenter un danger pour les usagers de la route.»

M. le Président, l'article 128 du projet de loi introduit l'article 498.1 au code en concordance avec l'article 127 du projet afin de mieux encadrer l'interdiction de circuler avec un véhicule couvert de matière pouvant s'en détacher et qui est susceptible de présenter un danger pour les usagers de la route.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 128, questions, commentaires? Je suis surpris. Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 128 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 128, adopté. 129. À la lecture, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 129 : L'article 502 de ce code est remplacé par le suivant :

«502. Sous réserve des articles 378 et 379, nul ne peut utiliser, sur une propriété privée, un système d'éclairage ou des feux clignotants ou pivotants, installés ou non sur un véhicule, susceptibles de nuire à la visibilité des conducteurs de véhicules routiers qui circulent sur un chemin public ou susceptibles de les distraire.

«Le propriétaire des lieux ne peut tolérer une telle utilisation.»

M. le Président, l'article 129 du projet de loi prévoit qu'outre l'interdiction de faire usage sur une propriété privée d'un système d'éclairage pouvant nuire à la visibilité des conducteurs, il est également interdit d'utiliser des feux clignotants ou pivotants, installés ou non sur un véhicule, à moins que le code permette leur utilisation.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 129, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Essentiellement, on ajoute quelques éléments de plus, mais c'est courant? C'est parce que vous avez remarqué que des gens utilisaient de façon dangereuse... ça me fait penser aux lasers, pour les avions, là, pas à ce point-là, là, j'imagine, là. Mais c'est parce que vous avez eu des plaintes, il y a eu des... Sur quoi on se base, là, pour arriver avec une telle recommandation... ou plutôt une telle écriture d'article ce matin?

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, effectivement, ce n'est peut-être pas une situation qu'on voit tous les jours, là, mais je vous donne un exemple : des commerçants qui peuvent mettre des gyrophares sur une propriété privée pour, disons, attirer l'attention vers leurs commerces. Ça se produit, je n'ai pas de chiffres à vous donner, c'est une situation qui était déjà couverte, pour le code, qu'il y avait lieu de préciser davantage, mais c'est une situation qui se produit, et effectivement, là, il y a lieu de le mentionner dans le Code de sécurité routière.

**M. Villeneuve :** Souvent, c'est déjà encadré par les municipalités, ce genre de chose là, et j'imagine que, bon, si c'est utilisé, mais que c'est... Bien, je veux juste voir c'est quoi, la zone tampon entre une demeure située à telle distance de la route... avec l'utilisation. On juge comment s'il y a danger ou non pour la circulation automobile?

**M. Fortin (Pontiac) :** En fait, c'est le policier en question qui peut juger de l'impact sur la circulation automobile. Dans certains cas, effectivement, peut-être qu'il y aura très peu d'impact d'avoir, disons, un gyrophare à l'intérieur de son commerce, qu'on peut voir de l'extérieur. Mais, dans certains cas, si, disons, de nuit, c'est installé aux abords d'une route très passante, il pourrait y avoir un impact. Alors, effectivement, là, c'est l'agent de la paix qui pourra juger de l'impact sur la sécurité routière, à ce moment-là.

**M. Villeneuve :** Je vous remercie.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, sur 129, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 129 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 129, adopté. 130. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 130 : L'article 503 de ce code est modifié :  
1° par le remplacement, dans le premier alinéa, de «est installé» par «ou des feux clignotants ou pivotants sont utilisés» et par l'insertion, après «ce système», de «ou ces feux»;  
2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa, après «d'éclairage», de «ou les feux».  
M. le Président, l'article 130 du projet de loi propose des modifications de concordance à l'article 129 afin d'harmoniser la terminologie utilisée.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. 130, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais...

**M. Villeneuve :** Peut-être...

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

**M. Villeneuve :** ...au laser qui ont été mis en cause pour aveuglement des pilotes d'avion, on ne le précise pas ici?

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

**M. Villeneuve :** C'est voulu, ou vous y aviez pensé, ou pas pensé, ou... tant qu'à faire, là.

**M. Fortin (Pontiac) :** Laissez-moi vérifier. Je me demande si ce n'est pas déjà couvert...

**M. Villeneuve :** O.K. Couvert.

**M. Fortin (Pontiac) :** ...à un autre article. Mais je vais vérifier.

(Consultation)

**M. Fortin (Pontiac) :** On me dit que le laser est couvert. Parce que, là, on parle de quelque chose qui est en propriété privée, mais un laser, disons, qui pourrait être utilisé par, je ne sais pas, moi, un piéton en bordure de la route, par exemple, là, serait couvert par l'article 327, c'est-à-dire... et je vais juste vous en lire les premiers mots, là, mais «toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée». Donc, on me dit que le laser, c'est une action qui est susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes ou potentiellement la vie, là, dépendamment de la situation, mais qui serait couverte par l'article 327, et que le policier aurait le pouvoir d'intervenir avec cet article-là.

**M. Villeneuve :** Parce que ce n'est plus un piéton dont on parle, là, c'est une résidence privée...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, oui, mais...

**M. Villeneuve :** Non. Mais je veux juste voir si, au niveau de l'article qu'on regarde présentement, vous avez... est-ce que le laser serait inclus dans tout ça?

**M. Fortin (Pontiac) :** Dans l'article...

**M. Villeneuve :** Est-ce un tout inclus, M. le ministre?

**M. Fortin (Pontiac) :** Dans l'article, présentement, écoutez, mon interprétation, c'est que non parce qu'on parle d'un système d'éclairage, de feux clignotants ou pivotants. Donc, mon interprétation, c'est non. Mais quelqu'un qui serait, peu importe... Selon, encore là, notre interprétation, quelqu'un qui serait sur une propriété privée, qui utiliserait un laser mettrait en péril la sécurité des usagers, donc serait couvert par l'article 327.

**M. Villeneuve :** Pouvez-vous juste le relire, l'article, M. le ministre?

**M. Fortin (Pontiac) :** 327? Bien sûr. «Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée.»

**M. Villeneuve :** Et vous parliez de piéton tantôt.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, bien, c'est un exemple que je vous ai donné, là.

**M. Villeneuve :** Ah! D'accord. Je croyais que c'était... Je m'excuse. C'est moi qui ai confondu. O.K. Bien, en tout cas, je voulais juste m'assurer que c'était couvert, parce que c'est aussi un danger public, j'oserais dire, que d'utiliser cela dans les pare-brise ou dans... Des gens qui circulent en moto qu'on éclaire avec un petit laser, ça peut être... O.K.

**M. Fortin (Pontiac) :** Je suis d'accord avec vous. Notre interprétation, c'est que c'est couvert par l'article 327.

**M. Villeneuve :** Tant que c'est couvert, c'est bon.

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. 130, questions, commentaires toujours? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 130 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 130, adopté. 131. À la lecture, M. le ministre.

• (11 h 30) •

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 131, M. le Président : L'article 504 de ce code est remplacé par le suivant — et là préparez-vous à des chiffres :

«504. Le cycliste qui contrevient à l'un des articles 346, 349, 350, 358.1, 359 à 364, 367 à 371, 402, 404 à 406, 408 à 411 ou 421, au deuxième alinéa de l'article 424 ou à l'un des articles 442, 443.1, 443.2, 460, 477 à 479, 485 à 492.1, 496.6, 496.9 et 496.10 commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.»

M. le Président, l'article 131 du projet de loi fait modifier l'article 504 du code en portant le montant actuel de l'amende, qui est de 15 \$ à 30 \$, à 80 \$ à 100 \$ en cas d'infraction commise par le cycliste à une règle de circulation le concernant. Afin d'uniformiser les amendes imputables aux cyclistes, il ajoute également à l'article 504 du code les infractions suivantes : le défaut d'effectuer des manoeuvres prescrites à l'approche d'un carrefour giratoire; le fait de circuler alors qu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer sa vue; le fait de faire usage d'un appareil électronique portatif, d'un écran d'affichage ou d'écouteurs; le défaut de respecter ses obligations face à un autobus ou à un minibus affecté au transport d'écoliers; le défaut de céder le passage aux piétons qui circulent sur une rue partagée; et le défaut de respecter certaines obligations lorsqu'ils circulent à contresens sur une vélorue.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. 131, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Non. Excusez-moi.

**Le Président (M. Iracà) :** Ah! Non? Ça va? M. le député de Deux-Montagnes, ça va aussi, 131? Alors, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 131 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 132. À la lecture, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 132 : L'article 504.1 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après «492.3», de «ou l'utilisateur de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet qui contrevient à l'article 499»;

2° par le remplacement de «25 \$ à 50 \$» par «80 \$ à 100 \$».

M. le Président, l'article 132 du projet de loi modifie l'article 504.1 du code en portant le montant actuel de l'amende, qui est de 25 \$ à 50 \$, à 80 \$ à 100 \$ afin de s'harmoniser avec celui qui est proposé à l'article 504 pour les cyclistes. Il prévoit aussi que l'utilisateur de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet sera passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$ lorsqu'il fait usage de son équipement sur la chaussée, au lieu d'une amende de 30 \$ à 60 \$, tel que le prévoit actuellement l'article 506 du code, afin de s'harmoniser avec le nouveau niveau d'amendes prévu pour les cyclistes.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 132. M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Sans que ça soit loufoque — on dit qu'il n'existe aucune mauvaise question — alors, on a parlé beaucoup de ce qui devait être installé au niveau des trottinettes, au niveau des vélos, en termes de sécurité routière, que ce soient les petites lumières après les pédaliers ou cale-pieds ou que ce soient, bon, tous les feus pour indiquer... finalement, pour être capable de voir la trottinette ou de voir le vélo, qu'en est-il des patins à roues alignées? Qu'en est-il des... Je n'osais pas poser la question précédemment parce que je n'avais pas vu qu'on... Je me suis dit : Peut-être que j'ai manqué un bout durant les auditions, parce que je n'y étais pas, là, mais je la pose maintenant, parce qu'on en voit beaucoup, beaucoup sur les routes, effectivement. Et qu'a-t-on prévu, justement, pour les gens qui utilisent des roues à patins alignés, qui utilisent des planches à roulettes sur les routes du Québec?

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

**M. Fortin (Pontiac) :** ...un petit instant, M. le Président.

**Le Président (M. Iracà) :** Je vais laisser M. le ministre... Oui.

**M. Fortin (Pontiac) :** Si je réfère à l'article... En fait, donnez-moi un petit instant, je vais vérifier.

(Consultation)

**M. Fortin (Pontiac) :** À la base, là, M. le député, l'article 499 dit que «nul ne peut faire usage sur la chaussée de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet». Donc, des patins... Disons, des skis, là, c'est déjà interdit de le faire, des skis, sur la chaussée d'une rue. Donc, quand on dit, effectivement, que, si quelqu'un contrevient à cet article-là... On fait juste simplement changer l'amende, là, mais on ne change pas le sens de l'article, là, comme tel.

**M. Villeneuve :** Donc, ce qui était demeure...

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

**M. Villeneuve :** ...que ça augmente, mais c'est quand même prévu qu'ils n'ont pas à se retrouver sur la chaussée. Donc, les patins de roues alignées ne doivent pas être sur la chaussée, ainsi que les planches à roulettes. Mais la trottinette, oui.

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Iracà) :** Oui, il y a M. le député de Deux-Montagnes, mais je ne sais pas si vous aviez fini de répondre à la question, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. Je ne sais pas si j'avais fini de répondre à votre question.

**M. Villeneuve :** Oui. Ça va bien.

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

**M. Charette :** C'est gentil. Merci, M. le Président. En fait, une question d'éclaircissement. Pour plusieurs jeunes, la trottinette, sinon patins à roues alignées — jeunes et moins jeunes, je dois vous avouer — c'est rendu beaucoup un mode de vie. Je comprends qu'à travers le projet de loi c'est interdit, mais, sinon, le seuil de tolérance, il est pratiqué à la discrétion des différents corps policiers municipaux? Est-ce que c'est là où il y a une discrétion de leur part?

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est effectivement ma compréhension de la situation actuelle, oui.

(Consultation)

**M. Fortin (Pontiac) :** Par exemple — je ne sais pas s'il y a une rue dans votre circonscription, M. le député, là, une rue et une piste cyclable — l'utilisateur de planche à roulettes peut très bien circuler sur la piste cyclable légalement. Mais, effectivement, le niveau de tolérance, disons, dans votre rue de banlieue, par exemple, là, est plutôt élevé de la part des policiers.

**M. Charette :** Effectivement. Puis, en fait, c'est le cas de ma circonscription, en effet, mais bien d'autres également. Oui, il y a certaines artères qui sont dotées de pistes cyclables, mais, si on regarde les villes de Saint-Eustache et Deux-Montagnes, par exemple, il y en a, somme toute, très, très, peu. Donc, les jeunes ou les moins jeunes, j'insiste, utilisent la voie, n'ayant pas d'autres alternatives. Donc, il n'y a pas d'encouragement à sévir dans ce cas présent. C'est les policiers qui, selon leur bon jugement, déterminent, là, si la pratique est dangereuse ou pas.



**M. Fortin (Pontiac) :** Mais souvent, ce que j'en comprends, c'est que, l'idée étant de décourager l'usage sur la chaussée comme telle, là où il y aurait un trottoir ou une piste cyclable, disons, pour quelqu'un qui est en patins à roues alignées, on préfère qu'il ne soit pas sur la chaussée justement, parce que les gens en patins à roues alignées, souvent ils savent... Ils sont très bons, ils sont très adeptes, mais souvent... disons, ça peut vite arriver quand même de s'enfarger, de tomber et là d'être dans la circulation. C'est beaucoup plus dangereux. Mais effectivement les policiers usent de leur jugement et font preuve de grande tolérance, là, quand même, là.

**M. Charette :** Merci.

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

**M. Villeneuve :** M. le Président.

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

**M. Villeneuve :** Dans la même veine, parce que, oui, effectivement, on comprend que, sur les routes, ça peut être toléré, ça, c'est à la discrétion du policier, d'une certaine façon, c'est son pouvoir discrétionnaire, et de jugement qui sera à la base de décider oui ou non, mais on parle de pistes cyclables, je pense la fameuse route qui a été mise en place au Québec, la route verte, est-ce que c'est possible sur la route verte de faire du patin à roues alignées ainsi que de la planche à roulettes?

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, il y a des grandes parties de la route verte qui ne sont pas en bordure de route. Chez moi, ce n'est pas en bordure de route. Dans ce cas-là, évidemment c'est permis. Pour ce qui est de la bordure de route, c'est considéré une piste cyclable, j'imagine...

**Une voix :** ...

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

**Une voix :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, non, effectivement, mais, quand la route verte est sur l'accotement, c'est considéré une piste cyclable et donc c'est permis — c'est ça? Voilà.

**M. Villeneuve :** O.K., parfait. Merci.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, 132, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 132 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 133. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

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

Article 133 : L'article 505 de ce code est modifié par le remplacement de «453.1» par «453.2».

L'article 133, M. le Président, du projet de loi modifie l'article 505 du code afin de créer l'infraction à l'égard du piéton qui ne respecte pas le nouvel article 453.2, édicté par l'article 114 du projet de loi, concernant la circulation dans un carrefour giratoire. Le montant de l'amende en cas de manquement aux règles prescrites est de 15 \$ à 30 \$.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. 133. M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** A-t-on retrouvé la dame?

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

**Mme Dubé (Mélanie) :** Je n'ai pas retrouvé la dame, mais j'ai trouvé de l'information...

**Une voix :** Vous avez trouvé le rond-point en question.

**Le Président (M. Iracà) :** Ah! une belle photo en plus. Alors, est-ce que vous laissez madame prendre la parole, M. le ministre, ou c'est...

**M. Fortin (Pontiac) :** Ah! si vous voulez.

**M. Villeneuve :** Ah! bien oui.

**M. Fortin (Pontiac) :** Elle va nous l'expliquer.

**M. Villeneuve :** Le fruit de votre enquête.

**Le Président (M. Iracà) :** Alors, ce sera une première, vous avez à vous identifier ainsi que votre titre, avec votre beau sourire, s'il vous plaît.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Oui. Alors, bonjour. Mon nom est Mélanie Dubé, je suis professionnelle en sécurité routière au ministère des Transports.

Alors, l'infrastructure routière qu'on a trouvée, en fait, au coin de Tripoli et Wilfrid-Laurier, correspond davantage à un rond-point qu'à un carrefour giratoire. Donc, il n'a pas la géométrie d'un carrefour giratoire. Il a davantage la géométrie d'un rond-point. Alors, les personnes...

**M. Villeneuve :** Comme en face de l'Assemblée nationale.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Ce n'est pas tout à fait le même aménagement, mais effectivement, là, c'est exclu des carrefours giratoires.

**M. Fortin (Pontiac) :** Est-ce que ça va?

**M. Villeneuve :** Oui, bien, est-ce moins dangereux ou est-ce plus... Enfin, c'est toujours une question de sécurité pour les gens qui... Mais, bon, je comprends que, là, ce n'est pas inclus.

**M. Fortin (Pontiac) :** Disons que — et là je le regarde visuellement, là — on est dans un quartier très résidentiel, c'est une voie, dans le fameux rond-point, seulement. Ce n'est pas le carrefour giratoire, disons, qu'on retrouve dans les grands boulevards, un peu partout au Québec, là. Oui, c'est ça. Donc, peut-être, si vous voulez, vous pouvez toujours donner les images à la commission...

**Le Président (M. Iracà) :** On peut le donner au secrétariat, on va faire les copies.

**M. Fortin (Pontiac) :** ...pour que tout le monde les ait, mais ça me semble beaucoup plus sécuritaire que...

• (11 h 40) •

**M. Villeneuve :** Ne faites pas de copie. Vous avez trouvé sur Google Earth?

**Mme Dubé (Mélanie) :** Oui.

**M. Villeneuve :** Mettez-le sur le site, s'il vous plaît. On pourrait le mettre sur le... Ne faites pas de copies couleur, c'est du gaspillage, c'est de la pollution. Mettez-le sur le site, tout simplement, et les gens qui voudront le visualiser pourront le visualiser. Merci.

**Le Président (M. Iracà) :** Très bien. Alors, merci beaucoup, Mme Dubé. 133 toujours, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 133 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 134. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. J'aurai un amendement, que les équipes distribuent à l'instant. Je lirai pendant ce temps le texte original du projet de loi.

Article 134 : L'article 506 de ce code est modifié par l'article 100 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié :

1° par la suppression de «339, 351 à 358,», de «372 à 376,», de «à l'un des paragraphes 1° à 7°, 8° et 9° de l'article 386,», de «au troisième alinéa de l'article 407,» et de «440, 442,»;

2° par le remplacement de «, 493 ou 499» par «ou 493»;

3° par le remplacement de «à l'article 477» par «à l'un des articles 358.1, 442, 443.2 ou 477»;

4° par le remplacement de «30 \$ à 60 \$» par «60 \$ à 120 \$».

M. le Président, l'article 134 du projet de loi propose quatre modifications à l'article 506 du code. Premièrement, il supprime les références aux articles 339, 351 à 358, 372 à 376 et au troisième alinéa de l'article 407 qui concernent le signalement des intentions du conducteur ou la prescription de certaines manoeuvres. Il supprime aussi des références à certains paragraphes de l'article 386 qui concernent les restrictions relatives à l'immobilisation d'un véhicule routier. En contrepartie, l'article 137 du projet de loi ajoute ces infractions à l'article 509 du code, ce qui fait en sorte que l'amende pénale sera de 100 \$ à 200 \$, au lieu de 30 \$ à 60 \$.

Deuxièmement, il supprime, en concordance avec l'article 132 du projet de loi, la référence à l'article 499 qui prévoit l'interdiction pour l'utilisateur de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet de faire usage de

son équipement sur la chaussée. Ainsi, l'utilisateur sera passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$, laquelle s'harmonise avec le niveau d'amende prévu pour les cyclistes.

Troisièmement, il précise qu'un conducteur d'un véhicule autre qu'un cycliste commet une infraction lorsqu'il n'effectue pas les manoeuvres prescrites à l'approche d'un carrefour giratoire, lorsqu'il fait usage des écouteurs en contravention au nouvel article 443.2 du code, lorsqu'un passager, un animal ou objet est placé de façon à obstruer sa vue. Précisons que, dans ces trois cas, des infractions et amendes à l'égard du cycliste sont prévues à l'article 504 du code modifié par l'article 131 du projet de loi.

Quatrièmement, il modifie le montant actuel de l'amende prévue, de 30 \$ à 60 \$, en l'augmentant de 60 \$ à 120 \$, en cas d'infraction par le conducteur d'un véhicule routier à toutes les règles prévues à cet article.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Alors, je comprends qu'il y a un amendement?

**M. Fortin (Pontiac) :** Effectivement, M. le Président. Amendement à l'article 134 :

1° Insérer, après le paragraphe 2° de l'article 134 du projet de loi, le paragraphe suivant :

«2.1° par le remplacement de "à l'article 387," par "à l'article 387 ou"»;

2° Remplacer le paragraphe 3° de l'article 134 du projet de loi par le suivant :

«3° par la suppression de "et toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 477"».

M. le Président, cet amendement vise à apporter une correction technique et à remplacer le paragraphe 3° de l'article 137 du projet de loi afin que les infractions suivantes, qui visent à la fois le conducteur du véhicule routier et le cycliste, ne soient plus prévues à l'article 506 du code : effectuer des manoeuvres interdites à l'approche d'un carrefour giratoire; conduire lorsqu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer la vue; porter un écouteur lors de la conduite du véhicule ou de la bicyclette; ne pas être correctement assis ou ne pas tenir le guidon lorsque le conducteur du véhicule routier — motocyclette et cyclomoteur — ou le cycliste circule.

Pour assurer une cohérence des amendes liées à ces infractions, un amendement sera proposé à l'article 509 du code afin que l'amende imputable au conducteur du véhicule routier à l'égard de ces infractions soit portée de 100 \$ à 200 \$.

Soulignons que l'article 131 du projet de loi propose que le cycliste soit passible pour ces infractions d'une amende de 80 \$ à 100 \$.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. Sur l'amendement, strictement sur l'amendement à l'article 144, questions ou commentaires? Ça va? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 134 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement, adopté. Sur l'article en tant que tel, est-ce qu'il y a des interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 134, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 134, adopté. 135. À la lecture, s'il vous plaît.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. J'aurai un amendement pour l'article 135.

135. L'article 507 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «494 à 496 ou 498» par «492.2, 494 à 496, 498 ou 498.1»;

2° par la suppression de «492.1».

M. le Président, l'article 135 du projet de loi modifie l'article 507 du code pour ajouter une infraction à l'article 498.1 concernant l'interdiction de circuler avec un véhicule couvert par toute matière pouvant s'en détacher. Il ajoute également une infraction à l'article 492.2 du code concernant l'interdiction de mettre en circulation une bicyclette assistée sur un chemin public, sauf exception. Notons que cette infraction est actuellement prévue à l'article 509 du code qui est modifié par l'article 137 du projet. Ainsi, l'amende passera de 100 \$ à 200 \$, au lieu de 60 \$ à 100 \$. Enfin, il supprime l'infraction à l'article 492.1 du code en concordance avec l'article 131 du projet de loi, qui regroupe sous l'article 504 du code les infractions en matière de circulation concernant les cyclistes.

Amendement, M. le Président.

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

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 135 : Remplacer l'article 135 du projet de loi par le suivant :

L'article 507 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «, à l'un des articles 494 à 496 ou 498» par «ou à l'un des articles 492.2, 494 à 496, 498 ou 498.1»;

2° par la suppression de «et toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'un des articles 361, 402, 424, 492.1».

M. le Président, cet amendement vise à remplacer le paragraphe 1° afin d'apporter une correction technique. Il propose aussi de remplacer le paragraphe 2° de l'article 135 du projet de loi afin que les infractions suivantes, qui visent à

la fois le conducteur de véhicule routier et le cycliste, soient supprimées à l'article 507 du code : le défaut de s'immobiliser face à un feu jaune avant le passage pour piétons, ou avant la ligne d'arrêt, ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser; le défaut de céder à une intersection le passage au véhicule de droite sur la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter et qui se trouve s'y près qu'il y a un danger; le défaut d'allumer les phares et les feux de nuit ou lorsque les conditions atmosphériques le nécessitent.

Pour assurer une cohérence des amendes liées à ces infractions, un amendement sera proposé à l'article 509 du code afin que l'amende imputable au conducteur de véhicule routier à l'égard de ces infractions soit portée de 100 \$ à 200 \$. Soulignons que l'amende imputable au cycliste pour ces infractions est de 80 \$ à 100 \$, tel que le prévoit l'article 131 du projet de loi.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Alors, sur l'amendement — vous avez tous reçu déjà la copie sur l'amendement — est-ce qu'il y a des interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 135 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement, adopté. Sur l'article 135, évidemment il le remplace au complet, donc j'imagine qu'il n'y a pas de question. Question de procédure, je vais être obligé de la mettre aux voix. 135, est-ce qu'il est adopté tel qu'amendé?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 136. À la lecture, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci, M. le Président. J'aurai également un amendement.

Article 136 : L'article 508 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «à l'un des articles 396, 401, 439, 439.1 ou 484» par «à l'article 401 ou au deuxième alinéa de l'article 484»;

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

«Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur sur lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui contrevient aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 484 commet une infraction et est passible de l'amende prévue au premier alinéa du présent article.»

M. le Président, l'article 136 du projet de loi supprime à l'article 508 du code la référence à certaines infractions. Premièrement, il supprime la référence, à l'article 396 du code, concernant le défaut de porter correctement la ceinture de sécurité, car cette disposition pénale sera prévue à l'article 510 du code, et l'amende sera haussée de 200 \$ à 300 \$. Deuxièmement, il supprime les références aux articles 439 et 439.1 du code qui concernent les écrans et les appareils électroniques munis d'une fonction téléphonique, et ce, considérant les nouvelles dispositions prévues aux articles 112 et 138 du projet de loi. Dans ces cas, l'amende sera haussée de 300 \$ à 600 \$. Enfin, il précise que l'infraction à l'article 484 du code ne s'applique qu'au défaut du conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur de porter une protection visuelle. La disposition pénale qui sanctionne le défaut de porter le casque protecteur est déplacée à l'article 510 du code, et l'amende sera haussée à 200 \$ à 300 \$.

Enfin, M. le Président, en amendement, à l'article 136 : Supprimer le paragraphe 2° de l'article 136 du projet de loi.

Cet amendement vise à supprimer le paragraphe 2° de l'article 136 du projet de loi, car le passager d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur n'a pas l'obligation de porter la protection visuelle, en vertu de l'article 484 du code. Par conséquent, il n'y a pas lieu de prévoir une infraction imputable au conducteur lorsque le passager âgé de moins de 16 ans ne porte pas de protection visuelle.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup. 136, sur l'amendement, questions, commentaires? Ça va? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 136 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement, adopté. Article 136, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 136, tel qu'amendé, est adopté?

• (11 h 50) •

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 137. S'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Dans la suite des choses, M. le Président, j'aurai un amendement à l'article 137.

Article 137 : L'article 509 de ce code est modifié :

1° par le remplacement de «365, au paragraphe 7.1° de l'article 386, à l'un des articles 388 ou 391, au premier alinéa de l'article 407» par «339, 351 à 358, 364.1, 365, 372 à 376, 386, 388.1, 391 ou 407»;

2° par la suppression de «, 492.2»;

3° par le remplacement de «ou 479» par «, 479 ou 496.6».

L'article 137, M. le Président, du projet de loi apporte un certain nombre de modifications à l'article 509 du code. Premièrement, il ajoute les références aux infractions suivantes prévues actuellement à l'article 506, faisant en sorte que l'amende sera haussée à 100 \$ à 200 \$ : le défaut du conducteur d'un véhicule routier de signaler ses intentions ou d'effectuer certaines manœuvres, le fait de s'immobiliser à certains endroits, en contravention avec certaines dispositions du code.

Deuxièmement, il prévoit ce même niveau d'amende pour les infractions suivantes introduites par le projet de loi : le défaut du conducteur d'autobus de s'assurer de l'absence de risque alors qu'il s'apprête à poursuivre sa route face à un feu pour autobus; le fait de s'immobiliser dans un espace réservé exclusivement aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables ou de ne pas faire usage de la borne de recharge; le défaut du conducteur d'un véhicule routier de céder le passage aux piétons qui circulent sur une rue partagée.

Troisièmement, il supprime les infractions suivantes, car elles seront prévues respectivement aux articles 507 et 510 du code : le fait de mettre en circulation une bicyclette assistée sur un chemin public, le fait de s'immobiliser dans un espace réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées.

À l'amendement, M. le Président...

**Le Président (M. Iracà) :** À la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 137 : Remplacer le paragraphe 3° de l'article 137 du projet de loi par le paragraphe suivant — encore des chiffres :

3° par le remplacement de «359, 359.1, 360, 362 à 364, 367 à 371, 404, 405, 408 à 411, 421, 478 ou 479» par «358.1, 359, 359.1, 360, 361, 362 à 364, 367 à 371, 402, 404, 405, 408 à 411, 421, 424, 442, 443.2, 477, 478, 479 ou 496.6», dites ça cinq fois rapidement, M. le Président.

Cet amendement vise à remplacer le paragraphe 3° de l'article 137 du projet de loi afin que les infractions suivantes, qui visent à la fois le conducteur de véhicule routier et le cycliste, soient ajoutées à l'article 509 du code, et ce, pour assurer une cohérence des amendes exigibles au conducteur de véhicule routier ou du cycliste : le défaut d'effectuer des manœuvres prescrites à l'approche d'un carrefour giratoire; le défaut de s'immobiliser face à un feu jaune avant le passage pour piétons, ou avant la ligne d'arrêt, ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'ils s'apprennent à croiser; le défaut de céder, à une intersection, le passage au véhicule de droite sur la chaussée qu'ils s'apprennent à croiser ou à emprunter et qui se trouve si près qu'il y a un danger; le défaut d'allumer les phares et les feux la nuit ou lorsque les conditions atmosphériques le nécessitent; le fait de conduire alors qu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer la vue; le fait de porter un écouteur pendant la conduite; le fait de ne pas être correctement assis ou de ne pas tenir le guidon — motocycliste et cycliste; le défaut de céder le passage à un piéton qui circule sur une rue partagée. Ainsi, le conducteur d'un véhicule routier sera passible pour ces infractions d'une amende de 100 \$ à 200 \$, alors que le cycliste sera passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$, tel que le propose l'article 131.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci beaucoup, M. le ministre. Sur l'amendement, article 137, questions, commentaires, interventions? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 137 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement, adopté. Sur l'article 137, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. 137, est-ce qu'il est adopté?

**Des voix :** Adopté. 138. À la lecture, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** 138, on n'a pas d'amendement, Jérôme?

**M. Unterberg (Jérôme) :** Non.

**M. Fortin (Pontiac) :** Ah mon Dieu!

138. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 509.2, des suivants :

«509.2.1. Le propriétaire d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur qui contrevient à l'article 484.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.

«509.2.2. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 443.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$. En cas de récidive, l'amende minimale est portée au double.»

L'article 138, M. le Président, du projet de loi ajoute deux dispositions pénales au code. La première sanctionne le fait que, pour un propriétaire d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur, de conduire ou de laisser conduire son véhicule alors que le niveau sonore du système d'échappement excède la valeur permise, l'amende est de 200 \$ à 300 \$. La deuxième sanctionne le fait que, pour un conducteur de véhicule routier, de faire usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, l'amende est de 300 \$ à 600 \$, alors qu'actuellement l'amende est de 80 \$ à 100 \$. En cas de récidive, l'amende minimale de 300 \$ sera portée au double.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. Sur l'article 509.2.1 en référence à l'article 138, est-ce qu'il y a des interventions? 509.2.2, toujours en référence à l'article 138? Ça va? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 138 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 139. À la lecture, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. J'aurai un amendement pour 139.

À la lecture de 139 : L'article 510 de ce code, modifié par l'article 109 du chapitre 40 des lois de 1998, est de nouveau modifié :

1° par le remplacement du premier alinéa par le suivant :

«Quiconque contrevient à l'un des articles 326.1, 340 à 342, 345, 347, 348, 388, 389, 395, 396, 406.1, 406.2, 413, 418.2, 418.3, 423, 426, 427, 430, 437.1, 437.2, 440.1, 455, 458 ou 459, au deuxième alinéa de l'article 472, à l'article 473, au deuxième alinéa de l'article 474.1, à l'article 483.1, au premier alinéa de l'article 484 ou à l'un des articles 492.7 ou 497 ou toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'un des articles 346, 406 ou 460 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.»;

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

«Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur sur lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui contrevient aux dispositions du premier alinéa de l'article 484 commet une infraction et est passible de l'amende prévue au premier alinéa du présent article.»

M. le Président, l'article 139 du projet de loi apporte un certain nombre de modifications à l'article 510 du code. Premièrement, il ajoute les infractions suivantes, prévues actuellement aux articles 508 et 509 du code, faisant en sorte que l'amende sera haussée à 200 \$ à 300 \$ : le fait de s'immobiliser dans un espace à l'usage exclusif des personnes handicapées; le défaut de porter correctement la ceinture de sécurité; le défaut de toute personne prenant place sur une motocyclette ou un cyclomoteur ou dans une caisse adjacente de porter un casque protecteur; le fait de conduire une motocyclette ou un cyclomoteur alors qu'un passager âgé de moins de 16 ans n'a pas de casque protecteur.

Deuxièmement, il prévoit ce même niveau d'amendes pour les infractions suivantes introduites par ce projet de loi : le fait d'effectuer un changement de voie à l'approche ou à l'intérieur d'une intersection; le fait de conduire... le fait pour un conducteur d'autobus de ne pas respecter les conditions lui permettant de circuler sur un tronçon d'accotement; le fait de transporter un enfant ayant une taille inférieure à 145 centimètres ou âgé de moins de neuf ans dans une caisse adjacente à une motocyclette ou dans un véhicule à basse vitesse.

Enfin, il précise que l'infraction à l'article 460 du code concernant les obligations d'un conducteur de véhicule face à un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers ne s'applique qu'aux conducteurs de véhicules routiers. Dans le cas du cycliste, l'infraction et l'amende sont prévues à l'article 504 du code modifié par l'article 131 du projet de loi.

À l'amendement, M. le Président.

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

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 139 : Remplacer, au premier alinéa de l'article 510 proposé par le paragraphe 1° de l'article 139 du projet de loi, «autre que le conducteur d'une bicyclette» par «autre qu'un cycliste».

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. Alors, sur l'amendement strictement, à l'article 139, 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 139 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Amendement, adopté. Sur l'article 139, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je procède à la mise aux voix. Est-ce que 139, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 140. À la lecture, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 140 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 511, du suivant :

«511.0.1. Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur qui contrevient à l'article 484.3 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$.»

L'article 140 du projet de loi prévoit une disposition pénale applicable au conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur qui entrave le travail d'un agent de la paix dans le cadre du contrôle de niveau sonore du système d'échappement du véhicule.

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

• (12 heures) •

**M. Villeneuve** : On entend par «entrave» un refus de collaborer? Parce que je pense que, pour la bonne marche des choses, il doit y avoir nécessairement collaboration du motocycliste, parce qu'il peut soit... le policier peut lui demander de se déplacer, entre autres, et je pense qu'il doit même être un participant, j'oserais dire, à l'exercice qui va déterminer si le son que son véhicule émet est conforme ou non.

**M. Fortin (Pontiac)** : Oui, effectivement. C'est exactement ce à quoi on fait référence, essentiellement un motocycliste qui refuserait de se déplacer, qui refuserait d'élever le niveau sonore de façon à rencontrer le minimum nécessaire.

**M. Villeneuve** : ...la manette ou... en tout cas, d'essence, là, effectivement. O.K., c'est bon.

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

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 140 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : 141. À la lecture.

**M. Fortin (Pontiac)** : Article 141 : L'article 512 de ce code est modifié par le remplacement de «ou 434» par «, 434 ou 492.8».

L'article 141 du projet de loi prévoit à l'article 512 du code une infraction et une amende de 1 000 \$ à 3 000 \$ pour le fait de mettre en circulation un véhicule autonome. Soulignons cependant que les véhicules autonomes autorisés à circuler par des projets pilotes ne seront pas visés par cette infraction.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci beaucoup. 141. M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette** : ...question de précision. On a eu l'occasion hier, je pense que c'était l'article 125, d'aborder aussi la question des voitures autonomes. Il y a eu des projets pilotes dont l'intention, à tout le moins, a été annoncée. On en est où? Je sais qu'on déborde peut-être la portée de l'article, là. Peut-être juste nous faire un petit résumé de la situation à ce niveau-là.

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

(Consultation)

**M. Fortin (Pontiac)** : Effectivement, il y a un projet pilote qui se dessine pour des navettes — je pense qu'on y a fait référence en commission parlementaire un peu plus tôt, là — dans le vieux Terrebonne, si je ne m'abuse, qui seront déployées. Les discussions progressent bien. Le projet pilote pourrait aller de l'avant suite à la conclusion de l'étude du projet de loi, si évidemment les parlementaires adoptent le projet de loi. Mais les discussions vont bon train, et on ne voit pas d'entraves à ce que ce projet-là aille de l'avant rapidement suite à l'adoption du projet de loi.

**M. Charette** : Et, un petit peu comme hier au niveau des autobus, le système de caméras, dans l'éventualité où le projet pilote va de l'avant, est-ce qu'on doit revenir avec une modification législative, si jamais le projet est concluant, naturellement?

**Le Président (M. Iracà)** : Merci, M. le député. Je vais laisser au ministre le temps de consulter.

(Consultation)

**M. Fortin (Pontiac)** : Notre interprétation, c'est que ce n'est pas nécessaire de revenir et de modifier le code une fois le projet pilote concluant, disons.

**M. Charette** : Parce que, pour l'article 125, si je me souviens bien, hier, on... et je ne veux pas nous ramener en arrière, là, mais on précisait tout de même qu'on ne pouvait pas circuler avec voiture autonome. Je ne me souviens pas de références comme quoi la condition était que le projet pilote ait été d'abord concluant.

**M. Fortin (Pontiac)** : Ce n'est pas 125 qu'il faudrait retourner voir, là. C'est quel article exactement, là? On va le trouver, M. le député, là.

**M. Charette** : Non, c'est juste pour m'assurer, si éventuellement le...

**M. Fortin (Pontiac)** : Oui, oui. Non, vous avez raison de le faire.

**M. Charette** : ...projet pilote est concluant, que l'on puisse procéder, là, sans... Ce serait le 492.8 de l'article 125.

(Consultation)

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

**M. Fortin (Pontiac)** : Peut-être juste un instant.

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

(Suspension de la séance à 12 h 4)

(Reprise à 12 h 6)

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

**M. Fortin (Pontiac)** : Oui. En fait, c'est M. le sous-ministre adjoint qui pourrait donner un petit peu plus de détails au député de Deux-Montagnes.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. M. le sous-ministre, vous connaissez la procédure.

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

Bonjour, M. le député. Donc, pour faire suite à votre question, hier, donc, le ministre nous a demandé de faire l'exercice suivant, là, parce qu'on voit bien, là, que les travaux de la commission inspirent à tout de suite regarder s'il n'y a pas des ajustements, là, qu'on pourrait prévoir pour introduire immédiatement... On comprend que la science des fois n'est pas encore au rendez-vous, mais, si un projet pilote est concluant, bien, ça serait dommage qu'il y ait une interruption du service, advenant qu'il soit intéressant. On pense... par exemple, les voies réservées d'autobus. On a discuté hier des pneus. C'est un bel exemple, hier, sur les pneus, qui a été discuté. Donc, on a convenu... en tout cas, on a eu instruction hier de faire le tour, donc, des projets pilotes qui sont en cours ou qui sont en élaboration.

Un bel exemple, c'est celui... À Terrebonne, on comprend qu'il n'a pas commencé, mais on n'est pas sans savoir qu'il y aura cet essai-là. Donc, est-ce que notre législation est déjà, de manière dynamique, là, ouverte à ça, à pouvoir... Donc, ce qu'on va faire, on va faire un rapport. On comprend que, d'ici quelques jours, là, avec la suspension cet après-midi, on va revenir mardi. On va faire... On a demandé au ministre : Donnez-nous un temps, là, de faire le tour, là, puis on va faire un rapport, rapport qui pourrait dire peut-être, dans certains cas : On n'est pas en mesure de déterminer les procédures, par exemple, législatives ou les normes législatives. Ça se peut, ça. Puis on vous le dira candidement à ce moment-là. Dans d'autres cas, on veut faire cet exercice parce que l'instruction qu'on a, c'est de regarder ça de manière favorable, proactive, là, pas se fermer les yeux au départ. Puis, si ce n'est pas possible, je pense qu'on va être capables de faire la démonstration. Si c'est possible, bien, on comprend qu'il semble y avoir une ouverture à la chose. Puis le ministre pourra, le cas échéant, déposer les amendements et puis vous le soumettre, puis vous en débattrez.

**M. Charette** : Le sujet précis, en fait, c'est tout simplement, si éventuellement on avance de façon positive dans une avenue, quelle qu'elle soit, que l'on ne se freine pas par la suite pour l'implanter. Surtout qu'en matière de voitures autonomes il y a des législatures qui sont... sans dire en avance, mais qui ont à tout le moins réfléchi passablement à cette question-là avant nous.

Et je change de sujet tout en parlant du véhicule autonome. Si éventuellement le projet pilote est positif, si jamais on a la latitude nécessaire, avec les amendements qui pourraient être déposés, d'aller de l'avant, quelles sont les autorisations qui sont nécessaires, du gouvernement fédéral, pour procéder? Est-ce que le Québec, de façon autonome, à travers ses propres prérogatives, peut... homologuer, peut-être pas, mais est-ce qu'il peut autoriser la reconnaissance de certains types de véhicules pour qu'ils puissent circuler sur nos routes?

**Le Président (M. Iracà)** : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Je regarde la partie ministérielle.

**M. Fortin (Pontiac)** : Je vais répondre pour le cas spécifique, pour le cas spécifique de la navette autonome, là. Ce n'est pas un véhicule qui a une norme autorisée de Transports Canada, mais on est permis de le faire nous-mêmes selon nos règles sur les routes du Québec. Pour ce qui est des autres véhicules, cependant, je ne suis pas certain d'avoir la réponse. Peut-être que M. Unterberg pourra compléter.

**Le Président (M. Iracà)** : M. le sous-ministre.

• (12 h 10) •

**M. Unterberg (Jérôme)** : Merci. Les pouvoirs, de manière générale, en termes de compétences au plan constitutionnel du Québec, là, ils sont assez larges. On le voit dans le CSR. D'ailleurs, le ministre, dans le projet de loi qu'il dépose, à l'article 633.1, 633.2, propose, là, même d'élargir la possibilité de faire des projets pilotes. Évidemment,



ça doit se faire dans le respect constitutionnel. Mais on le voit, là. Regardez la portée, la diversité des responsabilités puis des débats, là, qui entourent la diversité, là, de types de projets, là, je pense qu'on voit que les compétences sont larges.

Ça me permet, là, de rappeler que le tour d'horizon que le ministre nous a demandé de faire, c'est surtout... On pose un regard sur une perspective actuelle, hein? On essaie de projeter dans le futur, là, mais il y a une limite, là. Par exemple, là, Terrebonne, bon, c'est quelque chose, là.

Donc, les pneus, on en a parlé hier, je pense que ça se prive, là, d'observations additionnelles. Mais évidemment, là, s'il y a des projets pilotes, en vertu de 633.1 et 633.2, qui sont possibles, c'est qu'on ne peut pas anticiper tout. Donc, l'exercice qu'on fait actuellement, là, c'est ce qu'on peut entrevoir raisonnablement pour ne pas qu'il soit dommage, là, de manquer l'opportunité alors que vous faites un travail approfondi, là, d'examen du Code de la sécurité routière. Tu sais, autour de 600 articles, et puis on voit, là, que juste le projet de loi, il y en a presque 200, là, c'est quand même important comme tour d'horizon.

Donc, les compétences sont larges. Je ne vous dirais pas qu'on va essayer d'identifier, là, en quelques jours, là, en termes de futurologie, tout ce qui est possible, mais, un exercice honnête, là, surtout pour ceux qu'on sait, sur lesquels on travaille présentement, je pense que c'est ça que le ministre nous demande.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le sous-ministre. M. le député, ça va? 141, 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 141 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 141, adopté. 142. M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Article 142 : L'article 516 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, «ou du troisième alinéa de l'article 329» par «, au troisième alinéa de l'article 329 ou à l'un des articles 496.4 et 496.7».

L'article 112 du projet de loi propose une modification de concordance à l'article 516 du code afin de préciser d'autres cas applicables et éviter les difficultés d'interprétation, les rues partagées ou les vélorues, articles 496.4 et 496.7 du code, de même lorsqu'une signalisation est installée par le ministre, article 329.3 du code... alinéa trois du code, pardon.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 142, questions ou commentaires? S'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 142 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 143. M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 143 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 516.1, du suivant : «516.2. Est passible d'une amende égale au double de celle prévue au premier alinéa de l'article 516 quiconque excède la vitesse permise dans une zone scolaire, lorsque l'infraction a lieu durant la période scolaire qu'indique une signalisation installée par la personne responsable de l'entretien du chemin public ou, à défaut d'une telle signalisation, durant la période prévue au quatrième alinéa de l'article 329.»

M. le Président, l'article 143 du projet de loi propose d'introduire le nouvel article 516.2 au code afin de rendre plus sévères les sanctions applicables en zone scolaire lors d'excès de vitesse en doublant le montant des amendes. Cette mesure renforce le consensus social voulant que la sécurité des écoliers est primordiale pour tous, incluant les parents d'élèves.

La période scolaire est, quant à elle, définie à l'article 329 du code ou dans un règlement de la municipalité concernée.

**Le Président (M. Iracà) :** Excellent. 143, questions ou commentaires? M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Charette :** Une question qui m'a été posée, pour laquelle je n'avais pas la réponse pour un citoyen : Justement, au niveau des périodes elles-mêmes, le corridor scolaire ou la zone scolaire, est-ce que c'est uniquement lorsqu'il y a enfants à l'école ou si... une journée pédagogique ou s'il y a congé scolaire, semaine de relâche, peu importe, est-ce que c'est une zone qui continue de s'appliquer?

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, vous savez, pour plusieurs zones, c'est quand même assez clairement indiqué, là. On va indiquer, disons, de septembre à juin et selon certaines heures du lundi au vendredi. Pour le reste, pour celles où ce n'est pas clairement indiqué de telle façon, à l'article 329, on retrouve le texte suivant : «Dans une zone scolaire, du lundi au vendredi et du mois de septembre au mois de juin, la limite de vitesse ne peut excéder 50 km/h entre 7 h et 17 h.»

**M. Charette :** Parfait. Donc, semaines de relâche, et autres, ça continue à s'appliquer malgré tout?

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

**M. Charette :** Parfait. Merci.

**M. Fortin (Pontiac) :** Souvent, quand même, les services de garde sont ouverts ou... Le service de garde, par exemple, de l'école de ma fille est ouvert pendant la semaine de relâche. Donc, effectivement, ça continue de s'appliquer à ce moment-là.

**Le Président (M. Iracà) :** 143, interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 143 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** 143, adopté. 144. M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac) :** Article 144 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 519.29, de la section suivante : «Section III. Dispositions particulières concernant les traverses de véhicules lourds.

«519.29.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut identifier sur un tel chemin, au moyen d'une signalisation appropriée, une traverse de véhicules lourds. Lorsque cette personne est une municipalité, sa décision est assujettie à l'autorisation du ministre des Transports.

«Dans la présente section, on entend par "traverse de véhicules lourds" le lieu où, sur le chemin public et pour toute la partie servant d'intersection, se rencontrent un tel chemin et :

«1° un chemin soumis à l'administration du ministre des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenu par celui-ci;

«2° un chemin privé, ouvert ou non à la circulation publique;

«3° une propriété privée.»

M. le Président, l'article 144 du projet de loi propose d'introduire de nouvelles dispositions concernant certaines situations où des véhicules lourds empruntent brièvement ou temporairement un chemin public uniquement aux fins de le traverser, puisque leur trajet s'effectue dans un environnement autre que routier, notamment sur des terres privées.

L'article 519.29.1 proposé confère au gestionnaire d'un chemin public le pouvoir d'identifier une traverse de véhicules lourds sur un tel chemin. Une traverse de véhicules lourds correspond à la partie de ce chemin public servant d'intersection afin qu'un véhicule lourd puisse poursuivre son trajet sur un chemin soumis à l'administration du ministre des Ressources naturelles et de la Faune, un chemin privé ou une propriété privée. L'objectif visé par cette mesure est de réduire le fardeau réglementaire et administratif des entreprises dont les opérations sur le réseau routier se limitent à ces traverses, en l'occurrence des lieux servant d'intersection lorsqu'il y a un croisement avec un chemin public et identifié pour ces fins.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 144. Alors, je vais commencer par 519.29.1, en référence à l'article 144, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve :** Lorsqu'on lit le début de l'article : «La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut identifier sur un tel chemin, au moyen d'une signalisation appropriée, une traverse de véhicules lourds. Lorsque cette personne est une municipalité, sa décision est assujettie à l'autorisation du ministre des Transports», donc ça prend nécessairement une demande, c'est une demande que la municipalité doit faire par résolution, et il faut que ce soit signé par le ministre.

Qu'est-ce qui fait que c'est systématique? Il y a des municipalités, peut-être pas tous... On comprend qu'il y a des municipalités qui n'ont pas nécessairement tout le personnel requis ou toute l'expertise requise. Mais pourquoi on le fait de façon systématique, d'avoir l'autorisation du ministre? Surtout qu'il y a eu un projet de loi qui a été déposé, là, je ne me souviens plus, je pense que c'est les municipalités, gouvernement de proximité, là, je pense que c'était pas mal ça. Je vous pose la question parce que je trouve ça un peu paternaliste, là, de la part du gouvernement de ne pas permettre aux municipalités de... Alors, je veux comprendre pourquoi on ne donne pas plus de latitude que ça aux municipalités, qu'on exige assurément, nécessairement une résolution du conseil municipal pour... Et, encore là, la résolution n'est qu'une demande, alors elle peut être refusée, acceptée, il y a un délai, etc.

**M. Fortin (Pontiac) :** Laissez-moi vérifier s'il y a une raison particulière.

**M. Villeneuve :** En fait, c'est : Pourquoi c'est systématique?

(Consultation)

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

(Suspension de la séance à 12 h 20)

(Reprise à 12 h 22)

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux, suite à une question du député de Deux-Montagnes en lien avec l'article 519.29.1, en référence à l'article 144. M. le ministre, je pense que vous avez trouvé une réponse.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, j'ai trouvé...

**Une voix :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, oui. Le député de Deux-Montagnes a toujours son comté, on peut le rassurer, là. Mais effectivement c'est une nouvelle traverse, là. On parle de nouveaux véhicules, là, qui, en ce moment, là... il n'y a pas de règles entourant la traverse de ce type de véhicule là, O.K.? Et ça vient...

**Une voix :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Véhicule, effectivement, là. Et ça vient d'un cas bien précis où, par exemple, on traverse un chemin, on traverse en utilisant un chemin forestier pour se rendre à une usine en particulier, mais on ne fait que traverser le chemin public, un peu comme le ferait le VHR, disons, qui passerait d'un sentier de VHR, qui traverserait un chemin public, et irait de l'autre côté. Pour les VHR, la municipalité, sur tous les chemins... Pardon?

**Une voix :** ...

**M. Fortin (Pontiac) :** Merci. Quand la municipalité veut ajouter une traverse de VHR, disons, elle va procéder de la même façon, elle va faire une résolution, demander au ministère des Transports. La direction territoriale va l'analyser, et l'approuver, et s'assurer que la signalisation est conforme, etc. Ce qu'on propose, c'est un peu la même approche que les municipalités utilisent déjà. En même temps, suite à l'apparition, disons, de cette première problématique, là, celle à laquelle je fais référence, pour l'usine en question, qui a déclenché cette réflexion-là au ministère, le ministère est en train d'élaborer un guide de bonnes pratiques pour s'assurer effectivement que les traverses sont au bon endroit, ne sont pas dans une courbe, sont bien signalées, etc. Donc, le ministère, au-delà du pouvoir, disons, d'approbation, développe également un guide pour s'assurer que les traverses sont au bon endroit et sont sécuritaires.

Donc, je comprends votre préoccupation par rapport au parentalisme, disons, mais tout ce qu'on veut faire, c'est être en mesure, un, d'élaborer un guide qui permet de faire les choses correctement et sécuritairement et, deuxièmement, d'utiliser exactement la même approche qui est utilisée pour les VHR, que les municipalités utilisent déjà et ne contestent pas réellement. Là où les municipalités demandaient — et c'est la discussion qu'on avait — beaucoup plus de pouvoir, c'est au niveau, entre autres, des limites de vitesse. Les derniers congrès, entre autres, de la FQM ont beaucoup porté sur ce sujet-là, mais, au niveau des traverses, ce n'est pas quelque chose qui a été particulièrement soulevé, là, au niveau des municipalités.

**M. Villeneuve :** Non, mais je suis d'accord, parce que, là, on parle de traverse qui, bon, n'est pas perpétuel dans le temps, mais qui peut être demandé pour une très longue période, ou voire des années, là, mais qu'en est-il des traverses ponctuelles? Parce que je veux juste m'assurer que ce n'est pas restrictif. Je vous donne l'exemple suivant : Un agriculteur demande une autorisation pour faire du nivelage de sa terre. Donc, il doit retirer une quantité de sable, des fois peu, des fois très importante, et ça va prendre des camions lourds, qui devront peut-être traverser un chemin public, justement, il y a peut-être une traverse, là. Puis là je ne voudrais pas qu'on se trouve dans une situation... Parce que ce n'est pas vraiment attaché entre l'agriculteur, la commission, et la municipalité, et le MTQ, et ce n'est pas la commission qui va autoriser de mettre des panneaux, et, la municipalité, je ne voudrais pas qu'elle soit prise dans une situation où ça serait trop restrictif pour qu'elle puisse procéder dans un cas où ça commence demain matin et que personne n'a vu venir, mais là il y a des camions lourds, il faut une traverse, il faut mettre des panneaux pour indiquer qu'il y a danger. Et là, si on prend le temps de se réunir, faire une spéciale, envoyer ça au ministère, attendre la réponse... Je veux juste voir comment vous gérez cette situation-là.

**M. Fortin (Pontiac) :** Je comprends ce que vous dites, quand même je pense qu'il faut se souvenir que l'article 144, c'est une question d'allègement réglementaire, parce qu'en ce moment, la situation que vous décrivez, l'agriculteur, on n'aurait pas le droit du tout, disons, de traverser d'un côté à l'autre du chemin public en question. Cependant, je comprends votre préoccupation, je me demande... en fait, c'est la question que j'ai posée aux gens du ministère : C'est quoi, le délai raisonnable d'une demande comme celui-là? Le délai actuel, il n'y en a pas parce que ce n'est pas permis, mais...

(Consultation)

**M. Villeneuve :** M. le ministre, parce que le fait...

**M. Fortin (Pontiac) :** Non, je comprends votre préoccupation...

**M. Villeneuve :** Oui, si la traverse est située juste avant une courbe, il faut mettre des panneaux, là, il faut indiquer aux gens, puis en plus que ça peut être sournois parce que c'est tout nouveau. C'est tout nouveau...

**Une voix :** ...

**M. Villeneuve :** Oui, les côtes, mais parce que c'est... Ça peut être sournois parce que c'est tout nouveau. Et là il faut vraiment... Du jour au lendemain, il y a des camions qui traversent, qui ne traversaient pas, parce qu'il a eu son

autorisation de la commission puis il procède. La municipalité est d'accord. Et là est-ce que la municipalité peut rapidement, là, intervenir pour justement assurer la sécurité publique?

**Le Président (M. Iracà) :** Merci.

**M. Fortin (Pontiac) :** Je comprends bien votre point, mais honnêtement je veux m'assurer de la réponse, là.

**M. Villeneuve :** Je veux juste que ça ne soit pas...

**Le Président (M. Iracà) :** Ce que je peux faire, M. le ministre, c'est suspendre quelques instants pour vous laisser le temps de consulter votre équipe. Je vais suspendre les travaux quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 28)*

*(Reprise à 12 h 31)*

**Le Président (M. Iracà) :** À l'ordre, s'il vous plaît! 519.29.1, en référence à l'article 114, à la suite d'une question posée par le député de Berthier, M. le ministre, là, je comprends que vous faites... vous voulez qu'un expert puisse prendre la parole. Alors, monsieur, simplement vous identifier ainsi que votre emploi.

**M. Blouin (Yanick) :** Bonjour. Yanick Blouin, je suis directeur général à la sécurité au camionnage au ministère des Transports.

En fait, on a deux cas possibles. On a le cas dont M. le député parlait, c'est-à-dire l'entreprise qui fait des travaux sur sa terre puis qui doit traverser, par exemple, une route provinciale ou une route municipale pour aller porter des matériaux de l'autre côté. Actuellement, cette situation-là est permise, puis le camion qui est utilisé pour faire ça est soumis à l'ensemble de la réglementation qui s'applique au camionnage : les charges, les dimensions, les heures de conduite, l'entretien mécanique du camion, etc.

Le cas dont on parle ici, c'est qu'on vient...

**M. Villeneuve :** Avant d'aller plus loin...

**M. Blouin (Yanick) :** Oui?

**M. Villeneuve :** Toujours sur ce même cas, le premier cas dont vous soulevez, il y a des obligations de signalisation dans ce cas-là?

**M. Blouin (Yanick) :** C'est ça, il peut signaler... À la limite, non. À la limite, s'il fait juste traverser la rue, il n'a pas cette obligation-là.

**M. Villeneuve :** ...une courbe à 90 degrés puis...

**M. Blouin (Yanick) :** Mais, s'ils vont... Souvent, ce qui va se produire, c'est comme si vous, vous sortiez de votre cour puis vous empruntez le réseau, s'il y a des traverses fréquentes, on va voir justement le ministère qui va autoriser de la signalisation temporaire. Mais l'idée, c'est que le camionneur ou l'entreprise de transport va continuer d'être visé par l'ensemble de la réglementation qui entoure le camionnage. Ça va?

Le deuxième cas, c'est le cas qui est proposé par le ministre...

**M. Villeneuve :** Je m'excuse de vous interrompre à nouveau.

**M. Blouin (Yanick) :** Non, il n'y a pas de problème.

**M. Villeneuve :** Je veux juste bien comprendre. C'est parce que vous me dites : Pourrait autoriser. Moi, ce que je dis, c'est : Il faut vérifier que tout ça peut se faire de façon sécuritaire. Et qui fait ça, vérifier que ça se fait de façon sécuritaire? Parce que ça peut être... c'est du jour au lendemain, là.

**M. Blouin (Yanick) :** Un chantier, par exemple, c'est balisé puis c'est signalé, O.K.?

**M. Villeneuve :** Bien, je garde l'exemple de l'agriculteur. Il a l'autorisation, là, puis là c'est juste avant la courbe, puis, demain matin, là, ça va se faire. Mais ça fait des années qu'il n'y a jamais eu de camions lourds qui traversaient là, mais là, demain matin, puis ça va être à répétition, il va en passer 10 à l'heure, parce qu'il faut faire ça rapidement. Est-ce qu'il y a une façon de s'assurer que ça va être sécuritaire? Parce qu' imaginez la personne qui passe là tous les matins depuis 20 ans, là. Ce matin-là, elle arrive, là, puis il y a un camion qui traverse, puis c'est tout de suite après la courbe.

**M. Blouin (Yanick) :** Si votre questionnement est sur ce cas-là, moi, j'aurais tendance plutôt à aller me référer au collègue, chez nous, qui s'occupe de la signalisation, pour lequel je ne suis malheureusement pas en mesure de vous répondre.

**M. Villeneuve :** Ah! bien là, je ne vais pas... Oui. O.K. Bon.

**M. Blouin (Yanick) :** Pour le deuxième cas, si je peux dire ça comme ça, le cas qui est proposé... ou l'article de loi qui est proposé, on vient baliser de façon permanente des endroits qui sont reconnus comme des traverses de chemins publics.

Il y a deux cas de figure : une usine, par exemple, qui est située d'un côté d'une route puis dont la source d'approvisionnement est de l'autre côté, ça fait que les gens traversent à l'intérieur de ça, ou, l'autre exemple qui est fréquent, entre autres en Chaudière-Appalaches, les gens arrivent, par exemple, de la frontière américaine ou du Maine, si vous voulez, avec du bois, les sources d'approvisionnement sont de ce côté-là, empruntent des routes privées, complètement privées où il n'y a pas de réglementation qui s'applique, traversent un chemin public pour se rendre à l'usine de bois qui est de l'autre côté, au bout d'un autre chemin privé. Donc, chemin privé, chemin public, chemin privé. Ça va? Alors, théoriquement, lorsqu'ils arrivent au chemin public, ils sont soumis à l'ensemble de la réglementation qui est prévue pour encadrer le camionnage, donc les heures de conduite, la Loi concernant les propriétaires, exploitants de véhicules lourds, les charges et dimensions, etc.

La mesure qui est proposée, ce qu'elle vient faire, c'est que, dans la mesure où cet endroit-là est balisé, signalé correctement et avec sécurité... La proposition, c'est d'exempter d'une partie de la réglementation qui concerne le camionnage les gens, justement, ou les entreprises de transport qui ne font que traverser le chemin public. Donc, par exemple, si on a des camions hors normes qui arrivent avec du bois en longueur, qui arrivent par la forêt... qui arrivent du Maine, pour prendre mon exemple, et qui traversent le chemin public, bien, on viendrait les soustraire, par exemple, à l'obligation de détenir ce qu'on appelle un permis spécial qui les oblige, quand ils ont du bois hors normes à l'intérieur de leurs camions... une obligation administrative qu'on a, mais là ils ne font que traverser la route, puis ça devient une contrainte à l'approvisionnement de l'usine, l'usine de bois en question, par exemple, parce que les contraintes administratives sont telles que les transporteurs sont moins à l'aise avec ces obligations-là.

Donc, l'idée, c'est de garder les éléments de sécurité à cette traverse-là. Donc, vous allez voir, dans la proposition au prochain article, on propose, entre autres, le maintien de l'application d'une partie de la réglementation. Exemple, on veut s'assurer que, le conducteur, ça ne sera pas un jeune de 14 ans qui va être au volant du véhicule. Donc, ça va lui prendre un permis de conduire valide. Ça va lui prendre la classe de permis de conduire appropriée. On va s'assurer qu'il n'est pas en état d'ébriété. On va s'assurer que son chargement va être retenu minimalement pour s'assurer qu'il ne se détache pas, qu'il y a des lumières sur le véhicule.

Mais il y a certaines autres obligations qui sont plus de nature administrative, comme par exemple l'immatriculation du véhicule ou bien l'inscription à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et le Règlement sur les normes de charges et de dimensions, duquel on va venir les soustraire, justement, pour faire un allègement puis faciliter l'approvisionnement en bois, par exemple, dans ce cas-ci, de cette usine-là, par exemple, pour prendre cet exemple-là.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. Blouin. D'autres interventions?

**M. Villeneuve :** Bien, ça répond en partie, là. Merci, ça répond en partie à mon questionnement. Mais je voulais juste m'assurer qu'on ne venait pas restreindre de façon... en tout cas, la possibilité... Mais je comprends que, dès qu'on veut mettre un panneau sur une route dite sous gestion du ministère des Transports du Québec, ce n'est pas n'importe qui qui peut le faire. On peut en faire la demande pour y arriver.

Concernant le cas de figure que je vous ai donné tantôt, si vous avez la chance de nous envoyer la réponse, tout simplement...

**M. Blouin (Yanick) :** Pas plus tard qu'en partant d'ici.

**M. Villeneuve :** ...soit, la réponse, de la déposer au secrétariat de la commission ou, si jamais... Je pense qu'on part pour la fin de semaine, là. Je ne sais pas si on va avoir le temps de faire tout le projet de loi aujourd'hui. Et, si ce n'est pas le cas, si vous pouvez revenir avec la réponse à cette question-là pour... C'est une question de sécurité, encore là.

Ça m'amène aussi... Parce que vous avez parlé tantôt de matières dangereuses. Il y a l'Association du camionnage du Québec, M. le ministre, qui est intervenue en disant que «de Québec est la seule juridiction canadienne où les camions transportant des matières dangereuses dans des quantités nécessitant l'application de plaques d'indication de danger doivent obligatoirement s'immobiliser à un passage à niveau». Vous vous rappelez de ça? En fait, leur prétention, c'est de dire que, vu que ce n'est pas harmonisé, ça pourrait amener plus de difficultés qu'autre chose, plus de...

**M. Fortin (Pontiac) :** C'est la discussion qu'on a eue hier ou avant-hier, si je ne m'abuse, là, sur les passages à niveau désaffectés. Vous vous rappellerez qu'on a retiré l'article qui donnait le pouvoir aux municipalités de décider à quels passages à niveau désaffectés un camion comme ça pouvait s'arrêter ou pouvait ne pas s'arrêter.

**M. Villeneuve :** Donc, c'est réglé, tout ça, avec ça.

**M. Fortin (Pontiac) :** Bien, en fait, la demande de l'ACQ n'est pas réglée parce qu'eux auraient voulu le pouvoir de ne pas s'arrêter. Mais là ils vont devoir continuer à s'arrêter.

**M. Villeneuve :** Ils vont continuer à s'arrêter. O.K.

**M. Fortin (Pontiac) :** Mais ça va être fait de façon uniforme, comme des corps policiers le demandaient.

**M. Villeneuve :** Vous avez raison, M. le ministre, j'ai erré un petit peu, là. Mais effectivement ça répondait... Bien, ça ne répond pas à la demande, mais ça répond à leur questionnement, à tout le moins, par rapport à la décision qui sera prise dans le projet de loi. Parfait.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci. Alors, 519.29.1? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais aller directement à 519.29.2.

**M. Fortin (Pontiac) :** «519.29.2. Lorsqu'une signalisation l'indique, le conducteur d'un véhicule lourd est autorisé à emprunter une traverse de véhicules lourds à angle droit afin de poursuivre son trajet sur un chemin visé à l'un des paragraphes 1° ou 2° du deuxième alinéa de l'article 519.29.1 ou d'accéder à une propriété privée. Sur cette traverse, ne s'appliquent pas au propriétaire, à l'exploitant ou au conducteur d'un tel véhicule lourd :

«1° les articles 462 à 470.1, le paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 471, les articles 473 à 473.1, l'article 474, sauf le deuxième alinéa concernant le feu jaune avec les adaptations nécessaires, les articles 474.1 et 474.2 ainsi que les dispositions du chapitre II du présent titre à l'exception de l'article 519.6, des paragraphes 1° et 2° du premier alinéa de l'article 519.8.1 et des paragraphes 1° et 2° du premier alinéa de l'article 519.21.1;

«2° les règles relatives aux dimensions maximales et les maxima — "maxima", c'est un mot, ça? — de masse totale en charge prévues dans un règlement du gouvernement pris en application du paragraphe 17° du premier alinéa de l'article 621;

«3° les dispositions de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3).»

L'article 519.29.2 proposé prévoit des exemptions à certaines règles normalement applicables dans l'environnement routier. Les règles que les propriétaires, exploitants et conducteurs ne seront pas tenus de respecter aux traverses sont les suivantes : avoir un permis spécial de circulation; certaines normes d'arrimage; munir d'un drapeau rouge l'équipement dont l'extrémité excède l'arrière du véhicule de la distance prescrite, sauf si l'équipement dépasse de deux mètres et plus à l'arrière ou d'un mètre et plus à l'avant; dans de tels cas, un gyrophare jaune visible à 360° devra être installé sur le véhicule; certaines inspections; des règles particulières applicables à ces propriétaires, exploitants et conducteurs prévues aux articles 519.1.1 et 519.29, sauf celle qui a trait à la conduite avec facultés affaiblies et lorsque le fait de conduire compromet ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du public, des conducteurs, des employés et des exploitants; l'ensemble des règles prévues au Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers, chapitre C-24.2, r.31, pris en application du paragraphe 17° de l'article 621; l'ensemble des règles prévues à la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, chapitre P-30.3.

• (12 h 40) •

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le ministre. 519.29.2, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'intervention pour l'article 144, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce qu'il y a, avant la mise aux voix, des commentaires sur l'intitulé à l'article 144? Ça va? Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, article 144, est-ce qu'il est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté. 145. S'il vous plaît, M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui, merci, M. le Président. Nous aurons un amendement visant à retirer l'article 145 du projet de loi. Voulez-vous quand même qu'on lise l'article 145?

**Le Président (M. Iracà) :** Non. Alors là, simplement avec l'amendement.

**M. Fortin (Pontiac) :** Oui. O.K. L'article 145 : Retirer l'article 145 du projet de loi.

Évidemment, cet amendement vise à retirer l'article 145 du projet de loi. Je le dis, à titre d'explication, là, la disposition légale actuelle suffit et, selon nous, ne requiert pas de précision additionnelle pour atteindre l'objectif visé.

**Le Président (M. Iracà) :** Questions, commentaires?

**M. Villeneuve :** Bien, moi, je comprends que, là, le ministère se garde... ne se donne pas la possibilité de déléguer, c'est ça, en retirant l'article, parce que, dans l'article, on dit : «La société peut désigner, aux conditions qu'elle fixe, des personnes pour faire passer les examens de compétence requis», pour les camions lourds. Non?

**M. Fortin (Pontiac) :** Non. En fait, on considère que l'article 519.30, qui est déjà en place...

**M. Villeneuve** : Fait le travail.

**M. Fortin (Pontiac)** : ...fait le travail.

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

**Le Président (M. Iracà)** : Ça va, 145?

**M. Villeneuve** : Oui.

**Le Président (M. Iracà)** : Alors, sur l'amendement à l'article 145, s'il n'y a pas d'intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : Adopté. Qui retire l'article complètement, 145. Alors, 146. M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac)** : Article 146 : L'article 521 de ce code, modifié par l'article 72 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié par l'insertion, dans le paragraphe 10.1° du premier alinéa et après «danger», de «ou ceux pour lesquels elle a des motifs raisonnables de croire qu'ils ne sont pas conformes au présent code».

M. le Président, l'article 146 du projet de loi modifie l'article 521 du code, lequel énumère les véhicules routiers qui doivent être soumis à la vérification mécanique. La modification apportée à l'article 521 consiste à y ajouter d'autres véhicules, soit ceux pour lesquels la Société de l'assurance automobile du Québec a des motifs raisonnables de croire qu'ils ne sont pas conformes au code.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. 146, questions, commentaires? Ça va? S'il n'y a pas d'intervention, je procède à la mise aux voix. 146, est-ce qu'il est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : Adopté. 147. À la lecture, s'il vous plaît, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac)** : Article 147 : L'article 546.2 de ce code est modifié par le remplacement des premier et deuxième alinéas par les suivants :

«Tout assureur qui indemnise le propriétaire d'un véhicule routier si accidenté qu'il ne peut être reconstruit doit, dès l'indemnisation du propriétaire, aviser la société de l'état du véhicule. Il doit faire de même à l'égard d'un véhicule si accidenté qu'il doit être [reconduit] pour circuler de nouveau, mais dans ce cas uniquement si le montant de l'indemnité ne sert pas à payer la réparation du véhicule.

«Lorsque le propriétaire du véhicule est exempté de l'obligation de détenir un contrat d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation du préjudice matériel causé par son véhicule en vertu de l'article 101 de la Loi sur l'assurance automobile ou d'un règlement pris en application du paragraphe c de l'article 196 de cette loi, c'est à lui qu'incombe, dans le cas où le véhicule ne peut ou n'a pas été reconstruit, d'aviser la société de l'état du véhicule, dès le moment où il en cède la propriété.

«Un règlement peut établir quels sont les véhicules routiers accidentés qui ne peuvent être reconstruits.»

M. le Président, l'article 147 du projet de loi modifie l'article 546.2 afin de clarifier les situations où l'assureur doit aviser la Société de l'assurance automobile du Québec de l'état d'un véhicule gravement accidenté. Premièrement, l'assureur devra continuer à aviser la société lorsque le véhicule est si accidenté qu'il ne peut être construit. Par contre, si le véhicule peut être reconstruit, il devra transmettre l'avis que l'indemnité versée ne sert pas à payer la réparation, par exemple dans le cas où l'indemnité sert à acquérir un nouveau véhicule. Deuxièmement, la personne qui autoassure ces véhicules routiers, tels les gouvernements, certaines municipalités et sociétés de transport, devra aviser la société de l'état d'un véhicule gravement accidenté uniquement lorsque ce dernier est cédé à un tiers.

Enfin, une modification de concordance est également effectuée afin de remplacer la référence à l'article 102 de la Loi sur l'assurance automobile, lequel a été abrogé en décembre 2010 par celle à un règlement pris en application de cette loi.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. 147. M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve** : Quel problème que ça a pu poser pour qu'on en arrive à faire cela?

**M. Fortin (Pontiac)** : Je vais demander à M. Bergeron, qui nous a adressé la parole hier, de bien expliquer ce dossier en particulier.

**Le Président (M. Iracà)** : Rebienvenue, M. Bergeron. Alors, simplement vous identifier ainsi que votre titre avant de répondre à la question, s'il vous plaît.

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

Dans le fond, je vais résumer dans mes mots les modifications qu'on fait à cet article-là. C'est qu'actuellement, tel que libellé, le texte peut laisser penser que l'assureur doit déclarer à la société tous les véhicules pour lesquels il indemnise le propriétaire. Donc, si j'ai un accident avec mon véhicule et que l'assureur paie les réparations, nous, on ne veut pas le savoir, à la société, et actuellement ils ne nous donnent pas cette information-là. La correction principale qu'on fait, c'est ça, c'est de préciser que l'assureur doit aviser la société lorsque le véhicule est perte totale, c'est-à-dire que l'assureur prend possession du véhicule, de mon véhicule, me donne un chèque en échange et le déclare soit gravement accidenté ou irrécupérable. Dans ce cas-là, on veut le savoir. C'est la principale modification qu'on fait, là, de préciser cette obligation-là de l'assureur.

**M. Villeneuve :** Et, dans le cas où l'assurance déclare que ça ne vaut pas la peine, mais émet un chèque, il n'en demeure pas moins... mais là vous me corrigez si je me trompe, là, la personne peut quand même décider de procéder aux réparations du véhicule en question.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Alors, dans le cas que vous mentionnez, ce qu'on appelle une perte totale, à ce moment-là l'assureur prend possession du véhicule et vous donne un chèque. Le cas que vous mentionnez, où l'assureur, et on le prévoit, vous donnerait un chèque, et vous décidez de ne pas réparer le véhicule, à ce moment-là on lui demande de nous aviser aussi pour qu'on sache si le véhicule, dans le fond, représente un danger. Si c'est le cas, on va s'assurer qu'il est reconstruit de la bonne façon.

**M. Villeneuve :** C'est toujours l'assureur qui devra faire cela.

**M. Bergeron (Gaétan) :** L'assureur, exact.

**M. Villeneuve :** Mais est-ce qu'il prend... Dans ce deuxième exemple là, deuxième cas là, est-ce qu'il prend possession du véhicule?

**M. Bergeron (Gaétan) :** Il n'en prend pas possession, mais on lui demande de nous aviser parce que l'indemnisation n'a pas servi à réparer le véhicule.

**M. Villeneuve :** D'accord. Non, c'est parce que je veux essayer de comprendre. Je décide de le réparer plus tard, là, exemple. Je veux juste voir où ça me mène, tout ça.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Bien, il n'y a pas de problème. Ce qui arrive dans ce cas-là, quand l'assureur nous avise, c'est qu'on met un statut «gravement accidenté» au véhicule, qui fait qu'avant de redonner le droit de circuler on va s'assurer... Le véhicule devra être présenté à un de nos mandataires. On va s'assurer qu'il a été réparé selon les règles de l'art.

**M. Villeneuve :** Donc, il devra nécessairement y avoir une inspection qui doit être faite sur ce véhicule-là.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Oui.

**M. Villeneuve :** Parce que... Puis là j'ai... Regardez... Heureusement, puis je ne souhaite ça à personne, là, surtout dans une situation où son véhicule est perte totale, là, mais... pas pour le véhicule, mais pour les gens qui étaient... Enfin, ce que je veux savoir, dans le fond, c'est que, dans le deuxième cas dont on parle, c'est noté au dossier que ce véhicule-là a été lourdement accidenté. Il n'appartient pas à la compagnie d'assurance. Il appartient toujours au propriétaire. Le propriétaire le répare. Mais qu'est-ce qui fait que le propriétaire... Est-ce qu'il reçoit un avis automatiquement, vu que l'assureur a déclaré que ce véhicule-là était...

**M. Bergeron (Gaétan) :** Oui.

**M. Villeneuve :** Parce que le propriétaire, lui, il peut... Je veux juste m'assurer que le propriétaire ne remonte pas son véhicule et il décide de rouler avec parce qu'il pense que tout est beau. Parce qu'il n'a pas perdu son immatriculation. Il n'a pas perdu sa plaque d'immatriculation. Il n'a pas perdu aucun droit de l'utiliser, là.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Le droit de circuler, quand on émet un statut «gravement accidenté» à un véhicule, le droit de circuler est coupé et est aboli. Et la personne peut même recevoir un montant qu'il a payé pour l'immatriculation du véhicule, là, le montant restant, et il est avisé qu'il reçoit un nouveau certificat d'immatriculation sur lequel c'est inscrit «véhicule gravement accidenté».

**M. Villeneuve :** O.K. Donc, la personne... Le propriétaire du véhicule est avisé dans des délais rapides pour dire : Regardez, vous ne pouvez pas mettre ça sur la route.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Oui, oui, oui.



**M. Villeneuve** : O.K., c'était ma question.

**M. Bergeron (Gaétan)** : Mais ces cas-là sont relativement rares, là.

**M. Villeneuve** : J'imagine.

**M. Bergeron (Gaétan)** : La plupart des cas, c'est vraiment une perte totale. L'assureur ramasse le véhicule, qui est revendu à l'encan.

**M. Villeneuve** : Un bon bricoleur, là...

**M. Bergeron (Gaétan)** : Oui. Il y en a.

**M. Villeneuve** : Oui, je sais. Je sais.

**M. Bergeron (Gaétan)** : Oui. Il y en a.

**M. Villeneuve** : Exact. O.K. Merci.

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

**M. Charette** : Simple question de précision. Dans le commentaire, il est question des personnes qui autoassurent. On comprend notamment les municipalités. On sait, par exemple, que les véhicules de police ne sont pas généralement assurés en cas de perte totale. Juste pour être sûr de bien comprendre la portée de l'article, il n'y a pas de déclaration à faire, c'est tout simplement envoyé à la fourrière pour récupérer ce qui reste à récupérer du véhicule. Est-ce que c'est le cas?

**M. Bergeron (Gaétan)** : Selon ma compréhension — et je regarde mes collègues avocats — selon ma compréhension, dans le cas de quelqu'un qui n'est pas soumis à la Loi sur l'assurance automobile, on lui demande de nous le déclarer quand le véhicule est accidenté et qu'il est perte totale.

**M. Charette** : S'il n'est pas assuré comme tel, je pense qu'il faut enlever le numéro du véhicule de la route, qu'il y ait une communication qui est faite, là, au service.

**M. Bergeron (Gaétan)** : Exact. L'idée, dans le fond, nous, c'est qu'on met un statut... On bloque ce véhicule-là et on veut s'assurer que, si quelqu'un l'achète pour le réparer, le remettre sur la route, c'est fait de la bonne façon.

**M. Charette** : O.K. Parfait. Merci.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. D'autres interventions, article 147? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 147 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : 147, adopté. 148. M. le ministre, à la lecture.  
• (12 h 50) •

**M. Fortin (Pontiac)** : Merci. À l'article 148 : L'article 546.4 de ce code est modifié, dans le premier alinéa :  
1° par le remplacement de «suivants :» par «prescrits par règlement.»;  
2° par la suppression des paragraphes 1° à 8°.

M. le Président, l'article 148 du projet de loi modifie l'article 546.4 du code pour faire en sorte que les documents et les renseignements que doit contenir un dossier de reconstruction soient prévus dans un règlement, et ce, en raison du caractère technique de ces exigences. L'habilitation réglementaire à cet égard est prévue au paragraphe 31.2° du premier alinéa de l'article 621 du code tel que modifié par l'article 160 du projet de loi.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci, M. le ministre. 148, questions, commentaires? M. le député de Berthier.

**M. Villeneuve** : Ce que je comprends, c'est que ça va se gouverner en fonction d'un gouvernement... d'un règlement qui va suivre et, j'imagine, il est pas mal élaboré.

**M. Bergeron (Gaétan)** : Non, le règlement n'est pas prêt. Il est en... on travaille dessus. Donc, cet article-là est prévu entrer en vigueur quand le règlement va être prêt, dans le fond, par concordance.

**M. Villeneuve** : Oui, c'est ça. Et donc, quand le projet de loi va... le règlement va être prêt, lui, si...

**M. Bergeron (Gaétan)** : Exact.

**M. Villeneuve** : Si jamais il est prêt avant, si on peut le déposer au secrétariat de la commission, les gens qui nous écoutent peuvent être intéressés de le regarder.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. 148, 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 148 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : Adopté. 149. M. le ministre, à la lecture.

**M. Fortin (Pontiac)** : Article 149 : L'article 546.5 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «qu'elle est convaincue, en se fondant sur l'examen du véhicule et du dossier de reconstruction, que le véhicule est le même que celui décrit au dossier de reconstruction» par «qu'elle [est] assurée que le dossier de reconstruction du véhicule satisfait à toutes les exigences prévues à l'article 546.4 et qu'il contient tous les documents et renseignements prévus à cet article et que ceux-ci sont lisibles».

M. le Président, l'article 149 du projet de loi modifie l'article 546.5 du code afin de supprimer l'obligation pour la personne qui effectue l'expertise technique d'attester que le véhicule routier reconstruit est celui décrit au dossier de reconstruction, puisque cette personne ne possède pas l'expertise pour ce faire. Toutefois, cette personne sera soumise à une nouvelle exigence, soit celle d'assurer la conformité du dossier de reconstruction.

**Le Président (M. Iracà)** : Merci. 149, 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 149 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Le Président (M. Iracà)** : Adopté. 150. À la lecture, M. le ministre.

**M. Fortin (Pontiac)** : Article 150 : L'article 546.6 de ce code est modifié par le remplacement des deuxième et troisième alinéas par le suivant :

«Cependant, dans le cas où le véhicule a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec et y a été immatriculé comme véhicule reconstruit, le dossier de reconstruction n'a pas à être produit lors de l'expertise technique, à moins que la société ne le requière dans le cas où ce dossier existe.»

M. le Président, l'article 150 du projet de loi modifie l'article 546.6 du code. Premièrement, il supprime l'exemption pour la personne qui a reconstruit un véhicule à fournir à même le dossier de reconstruction du véhicule les documents et renseignements qui se rapportent à l'assureur, l'estimation des réparations lorsque le véhicule a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec.

Deuxièmement, il prévoit que cette...

(Consultation)

**M. Fortin (Pontiac)** : Deuxièmement, il laisse à la discrétion de la société d'exiger le dossier de reconstruction d'un véhicule accidenté reconstruit et immatriculé à l'extérieur du Québec, véhicule importé.

**Le Président (M. Iracà)** : J'ai le député de député de Deux-Montagnes qui a une question pour l'article 150.

**M. Charette** : Juste pour être certain de comprendre la portée... je ne sais pas si c'était la nature de la petite hésitation, mais lorsqu'il s'est mentionné «et y a été immatriculé», si le véhicule est immatriculé... Bon, il a été reconstruit dans l'État de New York, par exemple, il a été immatriculé dans l'État de New York, en revenant au Québec, il n'a pas de compte à rendre, j'imagine, à la SAAQ ou...

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

**M. Fortin (Pontiac)** : Vous pouvez y aller, M. Bergeron.

**Le Président (M. Iracà)** : M. Bergeron. Ça va, M. le député de Deux-Montagnes? M. Bergeron.

**M. Bergeron (Gaétan)** : Oui. Vous avez raison, M. le député. Dans le fond, si une autre administration a donné un statut à un véhicule via son immatriculation, lorsqu'il arrive au Québec, on respecte ce statut-là. On fait quand même une expertise, on fait une certaine vérification sur le véhicule pour être sûrs que tout est correct, mais on ne demande pas de dossier de reconstruction.

**M. Charette** : Cette expertise-là serait faite uniquement si le hasard voulait que le véhicule soit intercepté par les policiers ou, à son entrée au Québec, le véhicule doit se déclarer?

**M. Bergeron (Gaétan) :** À son entrée, c'est que, les papiers du véhicule, ça va être inscrit, dans le fond. Tous les provinces et États qui ont un programme attribuent un statut «reconstruit». Donc, quand on voit le statut «reconstruit» sur un véhicule qui arrive de l'extérieur, avant l'immatriculation d'un véhicule importé, au préalable, il y a une vérification mécanique qui doit être faite, un véhicule usagé importé. Donc, en plus de la vérification mécanique standard, on fait une expertise technique, on s'assure, là, que la carrosserie, que les choses qui ont été réparées ont bien été réparées, mais sans demander le dossier.

**M. Charette :** je m'éloigne peut-être un petit peu, mais, tout simplement dans l'optique de comprendre, si le véhicule est accidenté au Québec, lourdement endommagé, les pièces sont... bon, c'est-à-dire ce qu'il reste de la carcasse du véhicule se retrouve dans l'État de New York, pour reprendre le même exemple, est reconstruit. L'État de New York accepte d'immatriculer le véhicule. Mais la personne qui l'achète n'est pas forcément au courant de toutes ces contraintes-là. Lorsqu'elle rentre en territoire québécois, cette personne-là doit se manifester pour faire valider les travaux qui ont été faits?

**M. Bergeron (Gaétan) :** Il faut que le réparateur... il faut que la personne qui répare normalement le véhicule procède à l'expertise, c'est ce qu'on appelle l'expertise technique, donc qu'il fasse la démonstration que le véhicule a été bien réparé, soit au Québec ou à l'extérieur. Si c'est fait à l'extérieur, on accepte ce travail-là, si vous voulez. Par contre, si le véhicule a été reconstruit aux États-Unis mais qu'il entre au Québec avec, toujours, le statut «gravement accidenté», là on va demander le dossier complet.

**M. Charette :** Je l'exprime peut-être mal, mais, dans cette perspective-là, c'est le nouveau propriétaire qui doit faire la démarche de reconnaissance... ou c'est, en fait, le nouveau propriétaire qui est, vraisemblablement, de l'État de New York ou si c'est lui qui doit faire la démarche auprès de la SAAQ pour s'assurer que les travaux sont bien effectués?

**M. Bergeron (Gaétan) :** Nous, on fonctionne avec l'immatriculation. Donc, dans l'exemple que vous donnez, il y a des entreprises spécialisées qui achètent des carcasses des véhicules gravement accidentés, qui les réparent et qui les présentent à l'expertise pour que, le propriétaire, quand il l'achète, lui, tout est réglé, et puis il peut immatriculer. Par contre, si le réparateur n'a pas fait le travail, nous, le véhicule, quand la personne va présenter les papiers pour l'immatriculer en centre de services, c'est peut-être là qu'il va apprendre qu'il doit passer par un processus.

**M. Charette :** Ça, c'est dans l'éventualité où il veut le replaquer au Québec.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Tout à fait.

**M. Charette :** Mais, si c'est un touriste de passage, quelqu'un de l'État de New York qui, lui, n'a pas de comptes à rendre parce qu'il entre en territoire québécois...

**M. Bergeron (Gaétan) :** Non, à ce moment-là, si le véhicule...

**M. Charette :** O.K. O.K. Parfait.

**M. Bergeron (Gaétan) :** Excusez-moi. Si le véhicule... si la plaque d'immatriculation de l'État de New York est valide, c'est parce que le véhicule va avoir eu le statut «reconstruit» dans l'État de New York. Dans le cas contraire, la plaque serait en interdiction de circuler, et là autant les policiers du Québec que de l'État de New York pourraient l'intercepter.

**M. Charette :** C'est là où je m'étais peut-être mal exprimé. Merci.

**Le Président (M. Iracà) :** Merci, M. le député de Deux-Montagnes. Alors, toujours à l'article 150, questions, commentaires? S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 150 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Iracà) :** Adopté.

Écoutez, il reste deux minutes. Alors, à ce moment-ci, là, compte tenu de l'heure, bien honnêtement, je vais ajourner les travaux jusqu'au mardi 20 mars, 10 heures. Merci beaucoup. Passez une très belle fin de semaine.

*(Fin de la séance à 12 h 58)*