

ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

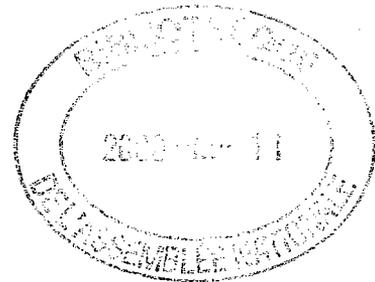
Journal des débats

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

Le jeudi 1er juin 2000 — N° 53

Étude détaillée du projet de loi n° 130 — Loi modifiant
le Code de la sécurité routière et la Loi sur le transport par taxi

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau**



QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 1er juin 2000

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevette	1
Document déposé	1
M. Yvan Bordeleau	1
Étude détaillée	
Code de la sécurité routière	3
Documents déposés	4
Virage à droite sur feu rouge	5
Entrave à la circulation	10
Cours de conduite pour motocyclette	17
Remarques finales	20
M. Guy Chevette	20
M. Yvan Bordeleau	20

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Robert Middlemiss
M. Gabriel-Yvan Gagnon
M. David Whissell
M. André Pelletier

- * M. Michel Masse, ministère des Transports
- * M. Guy Vaillancourt, idem
- * M. Jacques Legault, idem
- * M. Pierre-Paul Vigneault, idem
- * M. Alain Colletterie, Société de l'assurance automobile du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 1er juin 2000

Étude détaillée du projet de loi n° 130

(Onze heures treize minutes)

Le Président (M. Lachance): Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 130, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur le transport par taxi.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y en a pas aujourd'hui.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, bienvenue à tous les membres de la commission ainsi qu'aux personnes qui accompagnent. Je réitère l'invitation à bien vouloir fermer les téléphones cellulaires pendant la séance.

Remarques préliminaires

Alors, M. le ministre, vous avez maintenant la parole pour vos remarques préliminaires.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Oui, M. le Président. Je ne serai pas long dans mes remarques préliminaires. Je voudrais peut-être verser le texte pour fins de la commission et je le résumerais en quelques phrases. Avec la permission du député de l'Acadie, je déposerais mon texte pour fins de transcription. Mais je voudrais résumer très rapidement pour les besoins de la cause.

J'ai annoncé au député, par un mémo que je lui ai signifié, que j'acceptais de scinder le projet de loi, c'est-à-dire d'éliminer, par voie d'amendement — je commence d'entrée de jeu par ça — la partie qui était relative à la Commission des transports et à la tarification des bénévoles, qui fera partie d'un autre...

Une voix: La loi sur les taxis.

M. Chevette: La Loi sur les taxis qui fera partie d'un autre projet de loi. Ensuite, eh bien, vous savez que, dans le projet de loi, on corrige une coquille de la version traduction anglaise, qui était interprétée, selon un des derniers jugements qui sont sortis, à l'effet qu'on pouvait doubler sur une ligne continue en anglais et non pas en français. Donc, on va s'organiser pour que ça veuille dire la même chose dans les deux langues. Ha, ha, ha!

Ensuite, eh bien, le virage à droite. J'ai eu des questions de l'opposition et je suis prêt à le regarder, là, le projet-pilote région au lieu d'une ville. Par exemple l'Outaouais québécois me proposait ça. Je suis prêt à regarder ça durant la présente commission.

Quant au blocage routier, tout le monde connaît mes intentions, et ça a été clair, ça a été affirmé, on ne

peut plus, à l'aube du troisième millénaire, passer notre temps à assister à des barrages de route et priver des populations même d'alimentation possible, comme ce fut le cas l'automne dernier. Donc, c'est clair que cet article-là est primordial dans le présent projet de loi.

Et, comme l'opposition nous a tendu la main en ce qui regarde les cours obligatoires pour la motocyclette, on déposera les amendements au cours de la présente étude du projet de loi.

Donc, ça fait à peu près le tour du projet de loi comme tel. Après les remarques préliminaires de mon collègue de l'Acadie, nous pourrions commencer par des amendements au projet de loi, déjà déposés. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Alors...

Document déposé

Le Président (M. Lachance): Excusez-moi. Juste pour indiquer que, tel que le ministre l'a demandé, on fait le dépôt des notes pour l'allocation du ministre.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Parfait. Alors, M. le Président, je vais prendre quelques minutes aussi pour donner un peu notre position par rapport au projet de loi n° 130 et rappeler certains éléments.

Si on prend le premier sujet qui est abordé dans le projet de loi, il s'agit de la question du virage à droite sur feu rouge, on a déjà fait part au ministre de notre étonnement un petit peu de voir qu'il veut procéder par projet-pilote. Comme je l'ai mentionné au moment de l'adoption du principe, nous, on aurait été favorables à ce qu'on applique de façon générale la possibilité du virage à droite.

J'aurai l'occasion peut-être de questionner le ministre là-dessus, parce que je ne comprends pas exactement sa démarche dans ce sens-là, surtout que le gouvernement lui-même, dans un communiqué de presse qui avait été émis par le ministre, nous disait, en date du 11 mai, et je vais juste citer un extrait: «Lors de la commission parlementaire sur la sécurité routière, une majorité de participants se sont prononcés en faveur du virage à droite sur feu rouge. Le gouvernement a donc décidé de modifier le Code afin de permettre la mise en place de projets-pilotes d'une période d'un an dans certaines municipalités qui seront désignées ultérieurement. Une évaluation suivra quant à l'opportunité d'aller de l'avant avec le virage à droite permis avec interdiction spécifique.»

Ça me semble un peu contradictoire. C'est qu'on nous dit que la majorité — et c'est le ministre qui le

dit — des participants à la commission parlementaire se sont prononcés en faveur, et là on nous arrive avec des projets-pilotes. Je ne sais pas ce que le gouvernement souhaiterait avoir comme position pour régler ce dossier-là. Il me semble que, quand la majorité se prononce en faveur du virage à droite, on y va avec le virage à droite, on ne procède pas avec une étape intermédiaire où on va faire des projets-pilotes et on va regarder dans un an. Il me semble que l'esprit des gens était prêt pour cette modification-là.

Alors, l'autre élément qui est relié à la stratégie que choisit le gouvernement, c'est le choix des municipalités auxquelles on fait référence. Le ministre parle de régions, mais, pour en arriver à faire une évaluation et à prendre des décisions éventuellement dans un an, il faut que ces régions-là soient représentatives, et ça dépendra évidemment des places qui seront choisies. On sait qu'actuellement il y a peut-être une ouverture plus grande du côté des régions ou des municipalités qui sont près des frontières, soit de l'Ontario soit des États-Unis. Alors, je suppose que, dans les régions ou les municipalités qui seront choisies par le ministre, il y aura ces régions-là. Mais ce n'est pas nécessairement représentatif de l'ensemble du Québec, et ça ne veut pas dire, nécessairement, que ce qui pourra se passer dans ces régions-là sera généralisable éventuellement, en termes de conclusion et de décision ultérieure, à l'ensemble de la province.

● (11 h 20) ●

Le dernier élément que je veux faire ressortir, encore là, concernant la stratégie adoptée, c'est le fait qu'on parlait d'harmoniser — et on l'a entendu beaucoup, quand on parle de la région de l'Outaouais — la législation sur ce sujet-là entre ce qui existe en Ontario et au Québec. Et c'était un élément important dans le livre de consultation. Mais là, au lieu d'harmoniser, on va multiplier encore les cas d'exception pour un an, où, dans certaines municipalités ou certaines régions de la province, ça sera permis, et, dans la municipalité d'à côté ou la région d'à côté, ça ne sera pas permis. Alors, je ne suis pas certain que ça va être bien, bien plus clair. Moi, j'ai l'impression qu'on va augmenter la confusion par rapport à cette réalité-là. Et, augmenter la confusion, ça ne veut pas nécessairement dire qu'au bout de la ligne quand on fera l'évaluation, on aura la possibilité de tirer des conclusions qui seront judicieuses et pertinentes, compte tenu que ça va se faire dans un climat où il va y avoir encore plus de confusion. Ça ne sera plus maintenant juste dans les zones frontalières, ça va être aussi dans quatre autres régions du Québec, ou ça va exister à un endroit, mais le voisin, lui, à côté, ça n'existera pas. Alors, ça me semble un peu discutable comme approche. Alors, je vais limiter mes commentaires, M. le Président, à ces commentaires-là concernant la question du virage à droite. On aura l'occasion d'en discuter au moment de l'étude article par article.

Pour ce qui est du deuxième sujet du projet de loi n° 130, il s'agit de la question des blocus qu'on a connus sur les routes. Je pense que je suis d'accord avec le ministre là-dessus, on ne peut pas permettre ce genre de situation dans une société comme le Québec. On a vu les conséquences que ça a eu au moment où il y a eu des blocus, je pense, sur la 20, avec... Bon, c'étaient les

producteurs porcins, à ce moment-là, qui bloquaient la route. On a vu ensuite les routiers. On a vu des régions — je me souviens, l'Abitibi — avec une facilité d'accès qui est quand même limitée, une route qui s'y rend. Quand on la bloque, évidemment, à l'autre bout, ça pose des problèmes énormes, et des problèmes qui attaquent directement le développement économique mais qui peuvent aussi mettre en danger la santé de la population et la survie de la population. Alors, je pense que c'est inacceptable. Et, dans ce sens-là, on va appuyer le gouvernement dans les mesures qu'il nous suggère.

Maintenant, ce dont il faut bien être conscient, c'est que, quand les gens sont rendus à réagir comme ils réagissent, c'est qu'il y a d'autres problèmes aussi. Et on ne peut pas dire, là: Ça n'existera plus et on va mettre des lois plus sévères, ça n'enlèvera pas les problèmes qui peuvent exister, et l'exaspération, ce qui a été la cause, au fond, de ces éclatements-là, ça continue à exister. Et je pense que c'est de la responsabilité du gouvernement de regarder de ce côté-là et de trouver des solutions pour répondre aux vraies causes qui ont occasionné ces débordements inacceptables. Alors, ça n'enlève pas les problèmes, ça va les contrôler.

Je pense que, dans le contexte où, dans une société comme le Québec, il y a des problèmes, il y a des intérêts à défendre, et que les gens puissent avoir des gestes à poser pour défendre leurs intérêts, ça va de soi, ça fait partie du système. Mais je pense que les gens devront trouver d'autres moyens de revendiquer qui sont acceptables et qui ne mettent pas en danger la population et qui, surtout, ne prennent pas en otage la population du Québec pour régler des problèmes qui concernent un groupe particulier de travailleurs. Alors, il faudra, à ce moment-là, que les gens s'habituent, et, dans ce sens-là, je pense que les blocus qu'on a connus ne sont pas des moyens acceptables.

Le troisième point sur lequel on avait des réserves, et le ministre a annoncé qu'il retirait ces articles-là, c'est-à-dire les articles 8 et 9 plus particulièrement, concernant le transport bénévole et les modifications que le ministre devait apporter à la loi sur le taxi. On avait des réserves — je n'entrerai pas dans le détail — sur ces articles-là. J'en ai fait part au ministre, et, je pense, pour faciliter l'étude du projet de loi, le ministre a convenu qu'il valait mieux extraire ça et le traiter plus tard, à l'automne, à l'intérieur d'une réforme plus large qui concernera le taxi.

Alors, de notre côté, on va continuer à explorer la pertinence des réserves qu'on avait. Si ça s'avère non fondé, bon, évidemment on ajustera notre position. Mais, actuellement, les quelques vérifications qu'on a pu faire nous portent à croire qu'on est loin d'avoir trouvé la solution optimale pour régler le problème qui nous avait été soumis lors de la consultation sur le taxi à la fois par les organismes communautaires mais aussi par les gens qui vivaient de l'industrie du taxi. Alors, voilà, M. le Président, les éléments essentiels sur lesquels je voulais apporter des commentaires et qui sont inclus dans le projet de loi n° 130.

Je voudrais seulement ajouter qu'au moment où le ministre a fait part des modifications qu'il voulait apporter concernant les motocyclettes on a mentionné et, le 25 mai dernier, on a offert au gouvernement toute

notre collaboration pour faire en sorte que les cours de conduite dont on parlait et qui pourraient être en vigueur au mois de septembre ou à l'automne, ou un projet de loi possiblement à l'automne, ça nous semblait loin dans le décor, surtout qu'on a vu quand même des résultats très négatifs concernant les décès de motocyclistes. Et je suis content de voir que le ministre a reconnu l'erreur que son prédécesseur avait faite en 1997 en enlevant les cours de conduite. Je veux juste rappeler qu'en 1997 il y avait eu 38 décès de motocyclistes; 57 en 1998; 57 en 1999. Et là ça fait à peine deux mois qu'on a commencé, à peu près, la saison, mais on est rendu à 23, je pense. Alors, je pense qu'effectivement on peut mettre en parallèle la disparition des cours de conduite obligatoires et ce nombre de décès-là et je pense qu'il y a des relations à faire. Pas nécessairement des relations de cause à effet, là. Ça n'explique pas tout, mais je pense que ça explique peut-être une partie du bilan très négatif qu'on a obtenu au cours des derniers mois. Alors, quand le ministre a annoncé ces mesures et d'autres mesures qui viendront ultérieurement, ça nous a semblé peut-être oublier qu'on a une saison à passer et qu'on risque, si on met ça à l'automne, d'avoir un bilan qui va être très surprenant et très négatif à la fin de la saison.

Alors, c'est dans ce contexte-là, M. le Président, qu'on a dit au ministre: Écoutez, on est prêts à vous aider, à collaborer. On a demandé, nous, depuis longtemps, on l'avait demandé... Mon collègue qui était porte-parole de l'opposition en matière de transport en 1996, au moment de la commission parlementaire, avait défendu le maintien des cours de conduite. Ça n'a pas été le choix du ministre des Transports de l'époque. Et, depuis ce temps-là, on n'a jamais changé d'opinion sur ce point-là, et, malheureusement, les faits nous ont donné raison. Et tant mieux si on corrige — mieux vaut tard que jamais — l'erreur qui a été produite à ce moment-là. Et on est prêts à regarder les amendements que le ministre nous a annoncés concernant la mise en place le plus rapidement possible de l'obligation des cours de conduite pour les motocyclistes. Alors, je termine sur ça, M. le Président, mes commentaires.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de l'Acadie. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires?

Étude détaillée

Code de la sécurité routière

Alors, M. le ministre, pour l'article 1, nous allons aborder maintenant...

M. Chevrette: Oui, M. le Président, ce sera l'article 0.1. Je dépose un amendement à l'article 0.1. C'est un amendement de concordance...

M. Bordeleau: Est-ce que ça a été passé aux autres membres de la commission, les...

M. Chevrette: Non, je ne crois pas. C'est en tant que critique que vous les avez eus.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: Mais je ne pense pas qu'on les ai donnés.

M. Bordeleau: Bien, à ce moment-là, on va les passer avant qu'on...

M. Chevrette: Avez-vous les kits, d'abord? On pourrait distribuer les kits, effectivement.

Le Président (M. Lachance): Alors, je comprends, M. le ministre...

M. Chevrette: Mais il va y avoir des corrections, par contre. Vous n'avez pas d'objection? Il y a des petites corrections, me dit-on, qui peuvent arriver. On pourrait le donner comme il était, puis, au besoin, je redéposerai un papier pour correction.

M. Bordeleau: Ah! bien je les ai comme ils étaient hier.

M. Chevrette: Oui, je sais.

Le Président (M. Lachance): Alors, c'est un nouvel article, ça, M. le ministre?

M. Chevrette: Oui, l'article 0.1., qui se lit comme suit: Insérer avant l'article 1 le suivant:

0.1. L'article 67 du Code de la sécurité routière est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne du premier alinéa, de «les formalités, les modalités et le contenu pour chacune des classes de permis» par «pour chacune des classes de permis, les formalités, les modalités, le contenu ainsi que les délais minimum à respecter pour la reprise d'un examen qu'elle a échoué».

En fait, c'est pour introduire par voie administrative et non pas législative les délais de reprise, parce qu'on passe de 28 à 56, par exemple, ça sera par forme administrative. Oui?

M. Bordeleau: Merci, M. le ministre. Ça serait peut-être plus simple, pour comprendre, avant d'aborder comme tel l'article que vous nous proposez, qu'on ait une vue générale un peu de la dynamique globale. C'est parce que, nous, on prend ça morceau par morceau puis ça devient difficile de comprendre. Si on pouvait nous expliquer comment vous voulez introduire et comment ça va fonctionner, après ça, ça va être plus facile.

M. Chevrette: Pour ce qui est des assises juridiques des cours de conduite obligatoires, ça sera à l'article 7.2. On va vous la remettre, si vous ne l'avez pas, la dernière version, tout, là. C'est 7.2. Pour ce qui est... Administrativement, il y a deux examens. On change les délais de 28 à 56, l'examen en circuit fermé, l'examen de la route. C'est par voie administrative ou par décret qu'on va le passer ou par règlement?

Une voix: Non, c'est par décret administratif.

● (11 h 30) ●

M. Chevrette: Par décret administratif, donc... Et on se donne l'assise de faire ça à 0.1., au tout début. Pour ce qui est des autres, il y a des changements dans le projet de loi. Mais j'arrive aux articles 8 et 9, par

exemple, où je retire complètement les deux articles pour donner suite à l'engagement que j'ai pris vis-à-vis de vous autres, la loi du taxi. Dans le reste, c'est des amendements. Par exemple, je suis en train d'en faire préparer un grâce à des suggestions de villes ou de régions. Vous allez avoir la possibilité d'un projet régional au lieu d'un projet exclusivement d'une ville. Donc, ça, c'est en préparation. Vous ne l'avez pas présentement, mais j'ai demandé qu'on me le prépare au début de la séance, suite aux discussions que j'avais eues avec vous autres.

Quant au reste, il y a des petits amendements mais mineurs. Il n'y a rien par rapport à tout ce qu'on a dit en Chambre ou qu'on a discuté en commission parlementaire ou autres.

M. Bordeleau: Alors, concernant l'article 0.1, en fait, la seule chose que vous ajoutez ou que vous modifiez par rapport à l'article 67 actuel, c'est de rajouter «ainsi que les délais minimum à respecter pour la reprise d'un examen qu'elle a échoué».

M. Chevrette: C'est ça.

M. Bordeleau: Alors, est-ce que vous pourriez nous dire quoi actuellement, les délais, et qu'est-ce que ça va être, et pourquoi ce changement?

M. Chevrette: Je pense que c'est 28, à moins d'erreur, et je le double. Ça devenait facile et à répétition, et je vais mettre 25 \$ au lieu de 10 \$ pour les frais d'examen, comme je l'avais annoncé suite à une de vos questions. Actuel, donc, demande de permis d'apprenti conducteur: il y a l'examen théorique; il y a un échec, le délai de reprise, c'était de sept jours et 10 \$; réussite du permis -- mais il y a huit mois plus le cours, 12 mois sans cours, etc., ça, ça existe -- pas de réduction de délai parce qu'un permis de classe 5 est détenu. On va vous distribuer le processus, je pense que c'est ça qui serait le mieux, on va vous distribuer ce qui existait par rapport à la proposition. Ça irait, M. le Président?

Le Président (M. Lachance): O.K.

M. Chevrette: Ah oui, le délai de reprise est de 14 jours puis le coût d'examen est de 25 \$. Ça, c'est actuel. Et la nouvelle proposition: au lieu de sept, c'est 28 dans le cas d'un examen théorique; 56 jours dans le cas de l'obligation de suivre un cours de conduite, détention d'un permis d'apprenti. L'idéal, c'est de déposer, c'est clair.

Le Président (M. Lachance): Très bien, déposé.

M. Bordeleau: Maintenant, juste...

M. Chevrette: Donc, par modifications légales... Je voudrais vous donner un tableau, puis peut-être que je le distribuerais aussi pour les membres de la commission. Il y a des modifications légales: la déréglementation des délais de reprise; obligation jusqu'au 1er janvier 2001 de présenter la preuve d'inscription à un cours de conduite avant d'obtenir son permis d'apprenti; levée de l'obligation de publication par règlement sur les frais administratifs.

Modifications réglementaires. Il y a les mesures transitoires: si le permis d'apprenti a été obtenu avant le 1er janvier 2001, donc: avoir obtenu un permis d'apprenti conducteur pendant huit mois et avoir suivi un cours de conduite pour pouvoir obtenir un permis probatoire ou un permis de conduire de motocyclette.

Ensuite, par voie de règlement, il y a les mesures: abrogation des articles des délais de reprise; création du permis d'apprenti 6R ne s'utilisant que dans le cadre de cours de conduite ou de l'examen de la Société; conditions additionnelles pour obtenir un permis d'apprenti de motocyclette 6A: détenir le 6-R pendant au moins un mois; avoir suivi un cours de conduite. Conditions pour pouvoir obtenir un permis probatoire ou un permis de conduire des motocyclettes: avoir détenu un permis d'apprenti conducteur de classe 6A pendant sept mois au moins. Ça, c'est par mesure réglementaire.

Mesures administratives, maintenant, à implanter à l'entrée en vigueur de la loi, c'est: augmentation des notes de passage; et augmentation des délais de reprise. Mais je vais le déposer également pour les membres de la commission.

Documents déposés

Président (M. Lachance): Documents déposés.

M. Bordeleau: O.K. Dans les délais minimums à respecter lors de la reprise d'un examen, on a parlé du sept jours. Est-ce que c'est le seul délai qui existait par rapport à des examens ou s'il y avait d'autres examens plus tard et il y avait des délais à ce moment-là?

M. Chevrette: Le premier, c'était sept, théorique, et 14 jours pour l'autre.

M. Bordeleau: Pour le pratique.

M. Chevrette: Là, ça passe de 14, 28 et 56.

Une voix: Vingt-huit, 56.

M. Chevrette: Quatorze, 28, 56

Une voix: Non, 28, 56.

M. Chevrette: Vingt-huit, 56. C'est ce que j'avais dit au début.

M. Bordeleau: O.K. Pour l'examen théorique, 28 jours; pour l'examen pratique, 56. Alors, ils ne peuvent pas revenir passer l'examen avant d'avoir...

M. Chevrette: Non. On a vraiment serré la vis solide. Alors, 0.1, adopté.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Bordeleau: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, 0.1 est adopté. Article 1.

M. Chevette: L'article 1, c'est: L'article 344 du Code de la sécurité routière est modifié par la suppression dans le texte anglais de la deuxième ligne, du mot «or».

Il y avait le mot «or» dans la version anglaise, ce qui était «ou» et qui donnait une alternative, de sorte que je pense qu'ici...

M. Bordeleau: Est-ce qu'on pourrait avoir la lecture de l'article anglais, pour mieux comprendre c'était quoi, le problème. Je sais qu'il y a eu des problèmes avec ça, c'est allé en cour.

M. Chevette: «The driver of a road vehicle — est-ce que vous l'avez dans votre cahier? — may cross a line described in section 326.1 providing that he can do so in safety, or to pass farm...» C'est le «or» qui saute pour adapter la version anglaise à la version française.

M. Bordeleau: En français, ça se lisait comment? C'est parce que je ne l'ai pas ici.

M. Chevette: En français? Oui, on va vous le lire. L'avez-vous, la loi? C'est parce que vous avez les deux textes anglais...

Article 326.1: «Le conducteur d'un véhicule routier ne peut franchir aucune des lignes de démarcation de voie suivantes:

«1° une ligne continue simple;

«2° une ligne continue double;

«3° une ligne double formée d'une ligne discontinue et d'une ligne continue située du côté de la voie où circule le véhicule routier.

«En outre de ce qui est prévu aux articles 344 et 378, le premier alinéa ne s'applique pas lorsque ce conducteur doit quitter la voie où il circule, parce qu'elle est obstruée ou fermée, ou effectuer un virage à gauche pour s'engager sur un autre chemin ou dans une entrée privée; le conducteur doit s'assurer toutefois qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger.»

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Virage à droite sur feu rouge

Article 2, il y a un amendement.

M. Chevette: Article 2, il y a un amendement, que vous avez, qui est très court. On commence par l'amendement, M. le Président?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Chevette: Remplacer, dans la deuxième ligne de l'article 359.1 introduit par l'article 2 du projet de loi, les mots «de feux» par les mots «d'un feu blanc ou d'un feu clignotant».

M. le Président, je demande au député de l'Acadie s'il consentirait, sur le même amendement, j'ajouterais la

phrase suivante: Ajouter, dans la deuxième ligne dudit article, après le mot «municipalité», les mots «ou dans une région». Et je vais vous remettre le papier. Ça corrigerait donc... L'amendement serait plus complet. J'ajouterais le mot «région» tout de suite ici, tel que me le demandait l'opposition.

Le Président (M. Lachance): Sur l'amendement, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui, bien, je vais intervenir sur l'amendement, là. Ça aurait pu s'appliquer à l'article au complet, mais... Je veux juste comprendre. Pourquoi vous avez décidé de procéder avec des municipalités ou des régions... Ce que je vous mentionnais tout à l'heure, c'est que, dans le communiqué que vous aviez émis, vous disiez que la majorité était d'accord, et vous décidez de procéder avec les réserves que j'ai émises tout à l'heure, c'est-à-dire qu'on va créer de la confusion autour de ces municipalités-là ou régions. Bon. Ça va dépendre un peu des régions qui pourront être choisies, jusqu'à quel point c'est représentatif de l'ensemble des régions, parce que vous allez tirer des conclusions à la fin de l'année sur cette expérience-là pour généraliser ou décider de restreindre. Votre conclusion, à la suite de la consultation sur la sécurité routière, c'était de dire que la majorité était d'accord. Alors, il me semble qu'il y a une espèce de... Si la majorité était d'accord, pourquoi on n'a pas procédé généralement?

M. Chevette: C'est-à-dire que la majorité est d'accord... Je pense que c'était clair, il y avait un consensus majoritaire lors de la commission qu'on a faite. D'autre part, il faut l'admettre que la grande région de Montréal a des réticences, elle a des réticences assez majeures. Moi, je pense qu'il faut, par des projets-pilotes, démontrer que c'est faisable. Puis je demeure toujours avec la conviction qu'on doit y aller.

Il y avait une question de coûts aussi, qui n'est pas sortie au niveau de la commission mais qui a été prise en compte au niveau des discussions à ce moment-là, les coûts, par exemple, de transformer une signalisation... Parce que ça prend une signalisation particulière. Je vous donne un exemple. Voici ce qu'aurait l'air les endroits où on empêcherait le virage à droite. Si vous voulez regarder, MM. les députés, je vous permettrai de vous exhiber ça. C'est que le virage à droite serait interdit à certains endroits stratégiques, comme on retrouve un peu... C'est du deux pieds par combien? Deux pieds par deux pieds et demi. Au besoin, ça peut être plus gros, si on pense qu'il y a des intersections dangereuses.

● (11 h 40) ●

Je pense qu'on va être capable de démontrer qu'on est capable d'harmoniser, au Québec. Puis ça n'empêchera pas, je le répète... Je pense qu'il y a beaucoup de craintes qui sont basées exclusivement sur de l'appréhension, comme si les gens ne freinaient pas. J'ai remarqué, là, ceux qui sont pour, ils s'imaginent que tu vas arriver sur une rouge... C'est moins pire qu'un «cédez». Je pense que, de part et d'autre de ce côté-ci de cette Assemblée, on partageait la même vision. Mais il reste qu'il y a des réticences assez fortes.

Et en ajoutant même «région», ça va nous permettre de tester dans des espaces encore plus grands.

Je sais que la région de l'Outaouais québécois est intéressée. Il y a une unanimité, je pense, au niveau du groupe de députés. C'est pour ça que ce matin je présente l'amendement. Je dois vous dire qu'on a fait des démarches, par contre. On a fait des démarches auprès de Drummondville, on attend des réponses de Sherbrooke, on veut en avoir un peu ici et là.

Le nombre quatre, j'ai demandé comment on pouvait le modifier, parce que ça ne me fait rien de l'augmenter s'il y en a qui sont d'accord. Parce que je pense qu'on doit y aller puis plus... On uniformise les poids charges entre provinces, on essaie d'uniformiser toutes les règles de transport parce qu'il y a la libre circulation des biens et des personnes. Moi, je pense qu'il faut y aller, mais je suis prêt à respecter le rythme de certains, et penser aussi économiquement comment on s'y prend, parce qu'on devra payer, nous, au ministère, pour aider les municipalités qui embarquent dans cela à ne pas avoir un coût trop prohibitif au départ.

C'est dans ce sens-là qu'on a demandé: Allez-y donc sur le projet-pilote d'abord, parce qu'on n'a peut-être pas les sous nécessaires pour y aller à la grandeur du Québec. Ou bien donner un temps, mais ça reviendrait au même. Si je donnais cinq ans pour s'y conformer, entre vous et moi, ça serait la même chose que le projet-pilote, alors que le projet-pilote, tu pars, tu les installes, puis tu fais assez vite, puis tu prends un an d'analyse. Il n'y a rien de souterrain dans ça, c'est vraiment une question très fonctionnelle...

M. Bordeleau: Non, je ne dis pas...

M. Chevette: Non, je ne dis pas que c'est ça que vous avez dit, non plus.

M. Bordeleau: Ma remarque n'était pas à cet effet-là. Mais vous mentionnez les réserves qu'il y avait dans la région de Montréal. Même avec vos projets-pilotes, vous ne régèrerez jamais ce problème-là, parce que, Montréal, il y en a un, et puis il n'y a pas une autre place en province qui représente les mêmes difficultés d'application ou les...

M. Chevette: Mais c'est parce que...

M. Bordeleau: Vous le savez, vous nous avez parlé combien de fois, M. le ministre, je ne dirai pas que vous nous avez cassé les oreilles mais, avec le coin de Sainte-Catherine et Saint-Denis, à l'Université du Québec... Ça n'existe pas ailleurs.

M. Chevette: Bien, ils le mettront, ça.

M. Bordeleau: Alors, quand bien même on tirerait des conclusions dans d'autres régions, j'ai l'impression que, dans un an, au moment où on fera l'évaluation, les réserves qu'on a vues à Montréal vont exister de la même façon, puis, à un moment donné, il va falloir qu'on...

M. Chevette: Oui, mais les projets-pilotes peuvent nous servir de secteurs témoins aussi pour certains groupes de handicapés qui sont venus manifester

certaines réticences, ils vont voir que ce n'est vraiment pas... Même les connaisseurs disent qu'il pourrait y avoir un mort par année, si on le faisait, si on le décidait. J'ai vu du monde, moi, qui est venu me dire ici: Oui, mais, M. Chevette, un c'est de trop, et 26 c'est de trop à motocyclette, à vélo aussi. Moi, là-dessus, cet argument-là... Je crois beaucoup à l'uniformisation et je pense qu'il va falloir qu'on y aille. Mais on a opté, comme gouvernement, pour y aller de façon progressive. Et, comme je vous ai dit, on va faire une expérience d'au moins un an. On va voir. Ça peut comporter à peu près tout l'éventail des types de villes. Puis même, on a une région-pilote. Donc, moi, je pense qu'on va commencer de même.

M. Bordeleau: En tout cas, j'avais mon point là-dessus, sur la question de général ou non. Mais je reviens sur... Vous parlez de l'évaluation dans un an. Est-ce que c'est bien ça? Dans un an, vous allez évaluer puis prendre une décision à ce moment-là?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est inscrit quelque part, ça, que ça va se faire dans un an et...

M. Chevette: La révision, oui, c'est public. On a demandé un projet-pilote une année complète. Supposons qu'on commence en octobre, c'est d'octobre à octobre, puis on analysera. Au besoin, on peut revenir en commission parlementaire. Mais, moi, c'est drôle, je suis confiant que ça va être concluant.

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

M. Middlemiss: Oui. Je veux juste revenir à l'article 1. Si on regarde le texte anglais, il manque un mot, «to do so in safety».

M. Chevette: Oui?

M. Middlemiss: Dans votre cahier, là.

M. Chevette: Oui, à droite?

M. Middlemiss: C'est qu'il manque un mot, «so in safety».

M. Chevette: To pass farm machinery...

M. Middlemiss: «He can do so in safety». Ça, c'est le texte tel que proposé.

M. Chevette: «He can do...»

M. Middlemiss: «So», s-o. Il l'était dans le...

M. Chevette: Ah! vous avez raison.

M. Middlemiss: On enlève le «or» mais ça prend un s-o.

M. Chevette: Oui, c'est «so in safety».

Une voix: C'est juste que ça a été mal transcrit.

M. Chevette: Ça a été mal transcrit, vous avez raison.

M. Middlemiss: Ou c'est juste un oubli.

M. Chevette: Non, mais ça a été mal transcrit pareil, il a raison. Dans les cahiers qu'on a distribués, il a raison de dire qu'il manque le «so». Merci.

M. Middlemiss: Il faudrait que ce soit corrigé avant d'être mis.

Le Président (M. Lachance): Ça ne change pas l'amendement, ça?

M. Chevette: Non, c'est parce que c'était dans la transcription, ça. Non, l'amendement, c'est «or» et non pas...

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

M. Middlemiss: Oui. Pour revenir un peu sur le projet-pilote et sur ce qu'a soulevé mon collègue, si Montréal est un problème — puis il va toujours être un problème — on peut faire qu'est-ce qu'ils ont fait dans l'État de New York. C'est que, dans l'État de New York, parce qu'il y a tellement d'intersections où la sécurité des gens est compromise, si on permet un virage à droite, on les exclut. On peut le faire avec la flèche qui est là ou bien, si la ville de Montréal y tient... Il ne faudrait pas punir le restant du Québec. Parce que, moi, encore, la semaine passée, à Québec, ici, j'ai attendu au moins deux minutes pour aller sur le boulevard René-Lévesque. Il n'y avait personne, j'aurais pu tourner à droite. Il n'y avait personne. Donc, c'est surtout des intersections de cette nature-là...

M. Chevette: Mais je suis allé à New York en fin de semaine passée, puis, sur chaque coin de rue, dans des endroits stratégiques, c'est «don't walk» puis «walk», tu changes du rouge au blanc, puis il y a des virages à droite, contrairement à ce qui se dit. On marche dans le sens de la circulation, ils tournent à droite quand il n'y a pas personne.

M. Middlemiss: Sur un feu rouge.

M. Chevette: Je l'ai vu, de mes yeux vu, là. Si, politiquement, c'est annoncé qu'il n'y en a pas, il y a des endroits où il y en a. Je m'excuse, mais il y en a, je les ai vus. Puis je me rappelle même des coins de rue. Donc, règle générale... Parce qu'à New York ils ont vraiment l'interdiction officielle, ou bien il y a le fameux carré en métal avec une signalisation lumineuse rouge disant: Tu ne traverses pas. Puis c'est pour les piétons, c'est pratiquement à tous les coins de rue. Et, quand tu peux traverser, c'est marqué «walk». Donc, ils en ont une signalisation particulière, puis il y a pas mal plus de monde qu'à Montréal. Donc, ce n'est pas impossible d'assurer la sécurité des gens par une signalisation intelligente.

C'est pour ça que je me donne un an. Mais je dois vous dire qu'après ou bien on prendra la décision de dire: On exclut Montréal, comme les États-Unis — il y a seulement New York, comme ville, aux États-Unis, qui n'a pas le virage à droite — et puis on verra. Ou bien, on dira: C'est tel règlement, puis l'expérience prouve que tu peux, par une signalisation adaptée, aller vers une très grande protection. Ceux qui seraient fautifs, à New York, par exemple, c'est parce que la personne ne regarde pas qu'elle n'a pas le droit, parce que c'est très bien indiqué dans tous les sens. Donc, quand c'est blanc, tu vois le monde se déplacer; puis, quand c'est rouge, tout le monde est arrêté.

Ça, c'est peut-être la méthode. Plutôt que de chercher à s'opposer à des changements de faire, c'est peut-être d'assurer par une signalisation intelligente la sécurité des gens. Moi, j'irais plutôt là-dessus. En tout cas, personnellement, je... Puis je suis convaincu qu'on n'est pas plus fou qu'eux autres.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Vous nous avez dit tout à l'heure que vous aviez fait des démarches puis vous avez parlé de quatre, vous avez parlé d'en avoir plus. Qu'est-ce qu'on va avoir exactement? Ça va se faire où? Puis quand ça va se prendre, cette décision-là? Puis c'est quoi, les critères qui vont vous servir à choisir une région plutôt qu'une autre ou une municipalité plutôt qu'une autre? Actuellement, on n'a aucune information là-dessus. On parle de municipalités, de régions, on dit quatre, mais vous dites peut-être plus. Alors, est-ce que vous avez une idée plus précise à ce niveau-là?

● (11 h 50) ●

M. Chevette: Bien, moi, d'abord, on a fait des demandes: Quels sont ceux qui seraient intéressés? On a la région de Hull qui est intéressée, la région de l'Abitibi est intéressée. Après ça, vous avez la ville de Drummondville qui a dit oui, à date. Il y a Valleyfield qui a dit oui. On attend des réponses de Sherbrooke, puis une ville ou deux du Saguenay—Lac-Saint-Jean qui ont été abordées. Ville de La Baie a été contactée, mais je ne sais pas si on a la réponse à date là. Pas encore? Mais on a ciblé un peu partout pour voir que concrètement... Moi, je suis convaincu qu'on va avoir une adaptation des plus faciles. Puis, je le répète, le «cédez» est bien plus dangereux, bien plus. J'ai vu du monde, moi, spinner à la dernière minute parce que la lumière s'en vient rouge à un «cédez».

M. Bordeleau: Mais quand est-ce que votre décision...

M. Chevette: Vous allez savoir ça sans doute d'ici la fin de juin.

M. Bordeleau: Parce que la loi va être en vigueur le 1er juillet, là.

M. Chevette: Oui. Puis on va essayer de pouvoir l'annoncer tout de suite, parce que la mise en marche de ça suppose une signalisation préalable. On va dire, bien, par exemple: Où vous ne voulez pas, on

s'entend bien, il faut tout de suite installer la signalisation pour être fin prêt. Est-ce que ça pourrait être le mois de... Moi, je viserais septembre, personnellement, commencer le 1er septembre, quelque chose du genre.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il n'y a pas un problème ou il n'y aura pas un problème? Parce que, en fonction de cette loi-là qui sera adoptée éventuellement, les gens peuvent toujours invoquer qu'à compter de la mise en vigueur le 1er juillet, ils ont le droit de le faire. Et là vous nous dites que ça serait septembre. Est-ce qu'il n'y aura pas une contradiction entre la mise en application réelle et la loi? Quelqu'un arrive le 1er juillet, puis il tourne à droite, puis il se fait arrêter, puis il dit: Écoutez, la loi existe, elle est en vigueur depuis le 1er juillet.

M. Chevette: Oui, mais la loi dit «dans une ville ou les régions désignées». Il faut que le ministre, par décret... C'est cette journée-là.

M. Bordeleau: O.K. Ça va être au moment où vous allez choisir les municipalités...

M. Chevette: C'est ça.

M. Bordeleau: ...que vous allez mettre le délai dans le décret, à ce moment-là, avec les municipalités.

M. Chevette: Exact. Puis ça va être dans la *Gazette officielle*, comme on fait.

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, comment vous définissez une région? Ça va être quoi, une...

M. Chevette: Région administrative. C'est communément reconnu dans l'ensemble...

M. Bordeleau: C'est la même notion que les régions administratives.

M. Chevette: Oui. Exact.

M. Bordeleau: Alors, soit une municipalité ou une région administrative.

M. Chevette: C'est ça. On va vérifier parce que, si c'est préférable de marquer «région administrative», on va l'écrire.

M. Bordeleau: Bien, c'est parce que ça peut avoir beaucoup de signification, on ne sait pas exactement...

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

M. Middlemiss: Oui. Bien, c'était un peu dans ce sens-là, parce que, si on parle de la région de l'Outaouais, est-ce que c'est seulement la Communauté urbaine de l'Outaouais ou si c'est la région administrative? Ça veut dire que ça s'étend jusqu'à Maniwaki...

M. Chevette: D'un commun accord on peut-u, M. le Président... Je ne sais pas, à moins que vous vouliez qu'on dépose un amendement à l'amendement. Moi, je serais prêt à faire deux choses: «région administrative», l'ajouter pour la clarification, mais je mettrais aussi «municipalité régionale de comté».

M. Bordeleau: Au lieu de «municipalité» ou ajouter...

M. Chevette: Municipalité...

M. Bordeleau: Municipalité régionale de comté.

M. Chevette: ...municipalité régionale de comté, région administrative. Ça m'a échappé parce que j'avais...

Une voix: Communauté urbaine...

M. Chevette: Puis même «communauté urbaine», parce que, dans le cas, il y en a trois, il y a la Communauté urbaine de l'Outaouais... On pourrait mettre «communauté urbaine» aussi. De même, on couvrirait les structures municipales, au cas où...

M. Bordeleau: Non, nous, on consentirait...

M. Chevette: Aimez-vous mieux qu'on l'amende?

Le Président (M. Lachance): Oui, ça serait préférable d'avoir le dépôt de la feuille tel que vous voulez que ce soit.

M. Chevette: On va le faire.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: On peut le suspendre puis on reviendra.

M. Bordeleau: Oui, bien on peut continuer peut-être sur l'analyse comme telle.

M. Chevette: C'est ça, oui.

Le Président (M. Lachance): Toujours sur l'article 2?

M. Bordeleau: Oui, l'article 2. Excusez juste une minute.

(Consultation)

M. Bordeleau: O.K. À l'article 2, vous avez déposé un amendement tout à l'heure, qui était celui de remplacer, dans la deuxième ligne de l'article 359.1 introduit par l'article 2 du projet de loi, les mots «de feux» par les mots «d'un feu blanc ou d'un feu clignotant».

M. Chevette: «D'un feu blanc ou d'un feu clignotant».

M. Bordeleau: O.K. Est-ce que vous pouvez nous expliquer de façon plus précise, c'est quoi, le besoin de faire cette modification-là?

M. Chevrette: Bon, on va demander notre spécialiste du clignotage. Un clin d'oeil, s'il vous plaît! Tu te présentes et tu parles en mon nom.

M. Masse (Michel): Michel Masse, Service des technologies de l'exploitation.

Le Président (M. Lachance): Si vous voulez parler un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. Masse (Michel): Mon nom est Michel Masse, Service des technologies de l'exploitation.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Bordeleau: Alors, la question que je posais, c'est: Vous faites une modification «de feux» par «d'un feu blanc ou d'un feu clignotant», alors qu'on parlait, dans l'article 359.1 qui avait été soumis, de «feux de piétons». Alors, est-ce que vous pouvez nous expliquer?

M. Masse (Michel): Bien, c'est juste au niveau du fonctionnement, pour s'assurer que ça soit compréhensible un peu pour l'usager de la route. Si on laisse tout simplement la notion de feu de piétons, ça voudrait dire que, lorsqu'il existe un feu de piétons, si on ne précise pas qu'il est en fonctionnement ou en non-fonctionnement, on pourrait arriver, comme il est mentionné souvent, qu'en pleine nuit du fait qu'il y ait un feu de piétons qui est à l'intersection, on ne pourrait pas tourner à droite au feu rouge parce qu'il y a un feu de piétons. Donc, en précisant «feu blanc», ça veut dire que, lorsque le feu est en fonction, à ce moment-là, il serait interdit de virer à droite au feu rouge, mais, si le feu de piétons n'est pas en fonction, à ce moment-là, on pourrait tourner à droite au feu rouge. C'est cette précision-là.

M. Bordeleau: Au fond, on permet le virage à droite, nonobstant l'article 359, à la condition qu'il n'y ait pas de signalisation contraire...

M. Chevrette: Contraire.

M. Masse (Michel): C'est ça.

M. Bordeleau: ...où qu'il n'y ait pas un feu blanc ou un feu clignotant.

M. Masse (Michel): C'est ça.

M. Bordeleau: À ce moment-là, les gens auront le droit de tourner.

M. Masse (Michel): C'est ça.

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: Un feu blanc, moi, je ne le sais pas...

M. Masse (Michel): C'est la silhouette blanche dans le feu de piétons.

M. Bordeleau: Ah! O.K. La silhouette blanche. O.K.

M. Chevrette: Le petit bonhomme blanc, là.

M. Middlemiss: C'est pour le piéton.

M. Bordeleau: Ah! oui, oui. O.K. Je comprends ça. O.K. Ça, ça va.

M. Chevrette: L'article 2, adopté, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Un instant, un instant!

M. Bordeleau: On a la modification, là.

Le Président (M. Lachance): Vous êtes un petit vite, M. le ministre, mais ça ne marche pas comme ça. On a besoin d'avoir le libellé de l'amendement à l'article 2 avant de procéder à l'amendement.

M. Bordeleau: Pour la région. La région, les MRC, puis tout ça. On peut le laisser en suspens.

M. Chevrette: On a dit que, dans le Code de la sécurité routière, pour les fins de définition, «municipalité» comprend «communauté urbaine, MRC». Donc, on n'aurait pas besoin de l'écrire. Mais «région administrative», on va le mettre.

Le Président (M. Lachance): Donc, on ajoute le mot «administrative», tout simplement.

M. Chevrette: À l'article 2 de la loi, donc: Par les mots «dans une région administrative». M. le Président, voici.

Le Président (M. Lachance): Alors, on va faire lecture de nouveau de l'amendement. Remplacer, dans la deuxième ligne de l'article 359.1 introduit par l'article 2 du projet de loi, les mots «de feux» par les mots «d'un feu blanc ou d'un feu clignotant». Ajouter, dans la deuxième ligne dudit article, après le mot «municipalité» les mots «ou dans une région administrative». Est-ce que cet amendement est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

M. Bordeleau: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Bordeleau: Adopté.

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Entrave à la circulation

Article 3.

M. Chevrette: L'article 3, c'est: Ajouter, à la fin du troisième alinéa, ce qui suit: «, ainsi qu'un chemin soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles ou entretenu par celui-ci». Est-ce qu'ils l'ont, celui-là? Distribuez-le donc, s'il vous plaît.

Le Président (M. Lachance): Donc, il y a un amendement à l'article 3.

M. Chevrette: C'est pour ajouter les chemins forestiers dans cela. Je pense que tout le monde aura compris qu'il y a des chemins qui sont entretenus par le ministère des Ressources naturelles et qui n'étaient pas couverts dans la loi telle que nous l'avions déposée, et nous voulons le rajouter.

Une voix: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Alors, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

M. Bordeleau: J'aimerais juste me faire clarifier, là. On utilise des notions puis... En fait, j'aimerais juste comprendre c'est quoi, la différence entre chacun de ces termes-là. On parle de l'«accotement», on parle de l'«emprise», on parle des «abords d'un chemin public». C'est quoi, la différence? C'est quoi, un accotement, une emprise puis un abord de chemin public?

M. Chevrette: Allons-y. Qui est le spécialiste de l'accotement des chaussées puis...

M. Bordeleau: Ça a l'air d'être le ministre, je crois bien.

M. Chevrette: Je vais le dire!

M. Bordeleau: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Non, mais répétez donc votre question précise.

M. Bordeleau: À l'article 500, c'est quoi, la différence entre les notions d'«accotement», «emprise» et «abords d'un chemin public»? On les énumère, donc il doit y avoir des choses différentes entre les trois. Alors, j'aimerais ça savoir à quoi ça fait référence.

M. Chevrette: Monsieur...

M. Vaillancourt (Guy): Je vais vous dire ma compréhension.

M. Chevrette: Asseyez-vous, identifiez-vous.

Le Président (M. Lachance): Oui, avec votre titre, s'il vous plaît.

M. Vaillancourt (Guy): Oui. Je suis Guy Vaillancourt. Au ministère des Transports, je suis chef

du Service des politiques et analyses en sécurité. Alors, les accotements, c'est la partie non pavée de la chaussée, qu'ils appellent.

M. Bordeleau: O.K. Qui est à côté de la route.

M. Chevrette: C'est ça.

M. Vaillancourt (Guy): Oui. Les abords de route, c'est tout...

M. Chevrette: La chaussée, c'est l'ensemble de la route.

M. Bordeleau: Oui, oui, oui.

M. Middlemiss: Non. La route, on circule dessus.

M. Chevrette: Un instant! L'accotement, donc, c'est la partie non asphaltée mais quand il n'y a pas d'asphalte...

M. Vaillancourt (Guy): Asphaltée ou non asphaltée, c'est l'accotement.

M. Bordeleau: S'il y a une barre blanche continue puis de l'asphalte de l'autre côté, c'est l'accotement, ça.

M. Vaillancourt (Guy): Oui.

M. Bordeleau: Ou, s'il n'y a rien, c'est de la terre, c'est l'accotement, ce qui est à côté.

M. Vaillancourt (Guy): C'est ça. Dans les emprises, bien, c'est les limites, là.

M. Chevrette: Les limites de la route.

M. Vaillancourt (Guy): De la route. Le fossé, et tout ça.

M. Bordeleau: C'est les limites comme telles de l'espace qui appartient au gouvernement pour faire la route.

M. Chevrette: Au gouvernement. C'est l'emprise, c'est ça.

M. Bordeleau: O.K. Puis les abords d'un chemin public?

M. Vaillancourt (Guy): Bien, on utilise ce terme-là... Les abords d'un chemin public, c'est tout ce qu'ils appellent l'habillement routier. Ça contient l'emplacement des panneaux de signalisation, de l'éclairage, etc. Ils appellent ça les abords de route. Les glissières de sécurité, tout ça, toutes ces parties-là, ils appellent ça les abords de route.

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

● (12 heures) ●

M. Middlemiss: Oui, mais est-ce que ces choses-là ne sont pas à l'intérieur de l'emprise? Elles sont toutes à l'intérieur de l'emprise.

M. Vaillancourt (Guy): Toutes en dehors.

M. Middlemiss: Toutes en dehors de quoi?

M. Vaillancourt (Guy): De la chaussée?

Une voix: C'est en dehors de l'emprise.

M. Vaillancourt (Guy): De l'emprise?

Une voix: Les abords.

M. Chevette: Les abords de l'emprise.

M. Middlemiss: Les abords. Donc, en d'autres mots, ça pourrait être sur du terrain privé?

M. Chevette: Ça pourrait être sur terrain privé ou, s'il se fait de l'intimidation puis que... Les camions ne sont pas nécessairement sur la route... Je vous donne un exemple. Vous savez où l'intimidation se faisait au dernier barrage en Abitibi? Elle se faisait dans des cours de restaurants, puis il y avait des gens qui se promenaient sur la route puis...

Rappelez-vous l'esprit de la loi, ça vise l'action concertée pour empêcher que ça passe. Puis ça a pris une injonction parce qu'on n'avait pas d'assise juridique. Là, on se permet dans la loi de couvrir tout mouvement concerté, en tout lieu, qui empêcherait...

Par exemple, quelqu'un rentre pour prendre un café, il est en camion, il le coince entre deux, il dit: Tu ne monteras pas. Ce n'est pas nécessairement sur les accotements, pas nécessairement sur l'emprise, mais ils sont aux abords. C'est une action concertée pareil pour empêcher ledit camion, par exemple, qui transporterait de la nourriture... Ils le coincent entre deux camions dans une cour de restaurant. J'ai dit les «truck stop»?

Une voix: Il y a les «truck stop» puis...

M. Chevette: Vous savez ce que je veux dire.

M. Bordeleau: Oui, oui, l'action concertée... Dans 500.1, l'article...

M. Chevette: Il y a les haltes routières.

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Ça va, là-dessus?

M. Middlemiss: C'est à l'intérieur de l'emprise, ça.

M. Chevette: Oui, oui.

M. Bordeleau: Non, juste... À l'article 500, on fait référence à une personne, on dit... Parce que vous parlez des actions concertées, c'est le 500.1.

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: À l'article 500, on dit: «Nul ne peut, sans y être autorisé légalement, occuper la chaussée...», tout ça. Alors ça veut dire un camion, à la limite, ça pourrait être un camion, s'il bloque une route...

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Bon. Mais aux abords comme tels, est-ce qu'un camion — j'essaie juste de comprendre — un seul camion peut poser des problèmes de sorte qu'on doit inclure dans ce cas-là les abords?

M. Chevette: Je prends dans certains arrêts pour camions. Il y a une entrée, il stationne. Le gars, il va bloquer l'entrée complète d'un restaurant où il y a 10 camions. Il pourrait parce que, dans nos milieux semi-ruraux, semi-urbains, des fois il y a une seule entrée pour accéder au «truck stop», et il peut bloquer l'entrée, donc automatiquement il y aurait entrave.

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 4, M. le ministre.

M. Chevette: Ajouter, à la fin du quatrième alinéa, ce qui suit: «, ainsi qu'un chemin soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles ou entretenu par celui-ci». C'est par concordance.

Le Président (M. Lachance): Alors, ça, c'est un amendement?

M. Chevette: Oui, on va vous le donner. C'est une concordance avec l'autre.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article... Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: On parle dans le troisième paragraphe: «Le présent article ne s'applique pas lors de défilés ou d'autres manifestations préalablement autorisées par la personne responsable de l'entretien du chemin public à la condition que le chemin utilisé soit fermé à la circulation ou sous le contrôle d'un corps de police.»

À qui on fait référence, exactement, quand on parle de la personne responsable de l'entretien du chemin?

M. Chevette: Oui. C'est la municipalité... C'est la personne morale, ça?

Une voix: ...

M. Chevette: C'est la municipalité ou le ministère des Transports. Supposons qu'il s'organise une manif — c'est possible qu'il y en ait des manif — ils vont chercher le permis de la police...

M. Bordeleau: Le permis de la municipalité?

M. Chevette: ...ou de la municipalité et là, légalement, ils peuvent circuler dans une action concertée. Mais, autrement, ils seraient illégaux.

M. Bordeleau: O.K. À la condition que le chemin soit fermé.

M. Chevette: En fait, c'est pour bien dire qu'on n'est pas contre les mouvements concertés qui suivent les règles. C'est des mouvements concertés qui ne suivent pas de règles, qui ne vont pas chercher d'autorisation préalable, là.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bordeleau: Ça va.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 5.

M. Chevette: Article 5. Il n'y a pas d'amendement. Donc, l'article 5 proposé: L'article 507 de ce code est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne, de « 498 ou au premier alinéa de l'article 500 » par « ou 498 ».

M. Bordeleau: Pourquoi? C'est quoi ce...

M. Chevette: Maître.

M. Legault (Jacques): Jacques Legault, avocat au ministère des Transports. Cette modification à l'article 507 a été rendue nécessaire dû au fait que le Code a fixé, à l'article qu'on va voir bientôt, 511.1, de nouvelles dispositions pénales pour toute personne qui contrevenirait au premier alinéa de l'article 500. Donc, dans l'article actuel, le 507, on prend le premier alinéa de l'article 500, mais on a prévu de nouvelles pénalités au premier alinéa de l'article 500, donc on a été obligé de l'abroger. C'est une question de concordance parce que les dispositions pénales prévues à ça vont être prévues maintenant à l'article 511.1 qu'on va voir bientôt.

M. Bordeleau: O.K.

M. Legault (Jacques): C'est une question de concordance.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 5 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 6.

M. Chevette: Article 6. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 511, du suivant:

«511.1. Quiconque contrevient au premier alinéa de l'article 500 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$ et, en cas de récidive, de 3 000 \$ à 6 000 \$.

«En outre, sur déclaration de culpabilité pour une infraction visée au présent article, un juge peut ordonner la confiscation d'une chose saisie en vertu du deuxième alinéa de l'article 500. Un préavis de la demande de confiscation doit être donné par le poursuivant au saisi et au contrevenant, sauf s'ils sont en présence du juge.»

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Juste pour comprendre une chose, c'est que, quand on parle de... Dans le cas où les parties ne seraient pas en présence du juge, on dit qu'elles doivent être...

M. Chevette: Avoir un avis.

M. Bordeleau: Il doit y avoir un avis. On parle du saisi et du contrevenant. Est-ce que c'est possible qu'à ce moment-là on ait affaire, par exemple, à un camionneur qui conduit un camion qui appartient à une compagnie, le contrevenant, ça sera le camionneur...

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: L'entreprise, elle, n'a rien à voir dans le comportement... elle pourrait n'avoir rien à voir avec le comportement du routier comme tel, et, lui, il risquerait de se faire saisir son camion?

M. Chevette: Je vais demander à maître de vous répondre. Je saisis très bien que le camion n'appartient pas, en l'occurrence, à celui qui contrevient.

Le Président (M. Lachance): Me Legault.

M. Chevette: Et qu'est-ce qui arrive concrètement pour la compagnie qui voit un de ses employés contrevenir à la loi...

M. Bordeleau: C'est ça.

M. Chevette: ...sans qu'il y ait eu une autorisation de contrevenir par la compagnie elle-même?

M. Bordeleau: C'est ça.

Une voix: Bonne question.

M. Chevette: Elle est de taille, effectivement.

M. Bordeleau: Parce qu'on ne peut pas saisir un camion qui appartient à une compagnie, alors que c'était un employé sans aucune autorisation...

M. Chevette: Mais est-ce que l'avis ne pourrait pas être donné à la compagnie? C'est ce qu'il peut arriver, concrètement. Quand c'est arrivé avec l'injonction, la dernière fois, c'est les compagnies... le

propriétaire envoyait quelqu'un avec l'aide de la Sûreté chercher leurs camions. C'est ce qui est arrivé. Là, en mettant l'avis automatiquement, l'avis n'est pas au contrevenant, il est au propriétaire. Je ne sais pas si c'est clair, mais on va le suspendre temporairement, on va laisser les avocats... puis on reviendra parce qu'il y a quelque chose là...

M. Bordeleau: Parce que là on avertirait les deux.

M. Chevette: On va le suspendre.

M. Bordeleau: On avertirait le contrevenant et le saisi.

M. Chevette: On va le suspendre. Vous avez raison de dire qu'on ne peut pas rendre le propriétaire coupable d'une infraction qui, complètement, lui échappe. On peut, d'un commun accord, suspendre l'article.

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, on pourra passer à l'article 7.

M. Chevette: Regardez les fourrières municipales, quand on a légiféré. Ça ressemble à ça.

Article 7. Il y aurait un amendement, l'article 7.1, c'est: Insérer, après l'article 7, le suivant: L'article 619 de ce code est modifié par la suppression du paragraphe 6.1. Vous l'avez, ça?

Des voix: Non.

M. Chevette: Distribuez-le donc, s'il vous plaît. Donnez 7.1 et 7.2 en même temps.

Le Président (M. Lachance): En fait, on ne modifie pas l'article 7, on ajoute un article.

M. Chevette: On ajoute, oui.

Une voix: En fait, ça suit l'article 7.

Le Président (M. Lachance): Oui. Alors, il faudrait discuter d'abord de l'article 7, M. le ministre, même si...

M. Chevette: O.K. C'est beau, M. le Président. Donc, l'article 7, c'est: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 512, du suivant:

«512.0.1. Quiconque contrevient au premier alinéa de l'article 500.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$ et, en cas de récidive, de 3 500 \$ à 10 500 \$.

● (12 h 10) ●

«Toutefois, s'il est démontré que la personne déclarée coupable a participé à la planification, à l'organisation ou à la direction de l'action concertée visée à cet article, l'amende est alors de 3 000 \$ à 9 000 \$ et, en cas de récidive, de 9 000 \$ à 27 000 \$.

«En outre, sur déclaration de culpabilité pour une infraction visée au présent article, un juge peut

ordonner la confiscation d'une chose saisie en vertu du deuxième alinéa de l'article 500.1. Un préavis de la demande de confiscation doit être donné par le poursuivant au saisi et au contrevenant, sauf s'ils sont en présence du juge.»

Mais ici c'est clair, c'est au saisi et au contrevenant. C'est les deux qui recevraient un avis. C'est-u la même chose que l'autre?

M. Legault (Jacques): Oui, c'est la même chose que l'autre.

M. Bordeleau: Oui, oui, c'est la même chose que l'autre, c'est le même problème.

M. Legault (Jacques): Même libellé, sauf qu'évidemment il va y avoir un avis de la demande de confiscation par le postulant au saisi et au contrevenant. Ils vont être en présence du juge. Donc, le juge va déterminer... Si, le gars, ce n'est pas lui qui a commis l'infraction, bien, ils vont libérer le véhicule. Autrement dit, ce n'est pas la compagnie qui a commis une infraction, mais c'est le conducteur de la compagnie. Donc, le juge va...

M. Chevette: Le saisi, c'est nécessairement le propriétaire.

M. Legault (Jacques): Le propriétaire. Puis le contrevenant, c'est peut-être le conducteur du camion.

M. Bordeleau: Ça peut être le propriétaire aussi, si c'est un propriétaire chauffeur.

M. Legault (Jacques): Si son propriétaire...

M. Chevette: Si c'est un propriétaire artisan, un entrepreneur unique, vous avez raison. Mais, en l'occurrence, il recevrait son avis combiné.

M. Legault (Jacques): Puis là le juge tranchera. Mettons que, moi, je suis le conducteur puis que le camion appartient à la compagnie, ce n'est pas la compagnie qui a fait l'infraction.

M. Bordeleau: O.K. Non, mais, regardez, j'essaie juste de bien comprendre. Un camionneur conduit un camion pour une compagnie. Il pose un geste qui devient illégal en fonction du nouveau projet de loi. Est-ce qu'on peut saisir le camion de la compagnie? Est-ce que c'est possible? C'est parce que vous m'avez expliqué ça en d'autres termes, mais ce que je veux savoir, c'est: Est-ce qu'un juge peut saisir le camion de la compagnie pour l'infraction qui est commise par une tierce personne qui, à ce moment-là, est le chauffeur du camion?

(Consultation)

M. Chevette: O.K., on va faire se succéder les maîtres. Me Pierre-Paul...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Vigneault.

M. Chevette: ...Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Direction des affaires juridiques. C'est possible. Les biens saisis en vertu de ces deux dispositions, 511 et 511.1, sont saisis aux frais du propriétaire, en vertu de la loi. Alors, c'est possible que le juge ordonne la confiscation du bien saisi. Mais c'est au juge d'en décider. Et l'article prévoit qu'on doit donner préavis de cette demande de confiscation au propriétaire, qui se trouverait la personne saisie, et au contrevenant.

M. Bordelleau: Mais c'est quoi, la logique de saisir puis de confisquer un bien qui appartient à une compagnie, alors que le contrevenant est un chauffeur qui a décidé de sa propre initiative de participer à une manifestation où il a bloqué des routes?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans ce cas-là, il n'y aurait probablement pas de confiscation ordonnée par le juge, si la compagnie est étrangère à l'action du chauffeur. Par contre, si la compagnie a participé d'une façon quelconque à l'action du chauffeur qui a contrevenu de façon directe, à ce moment-là...

M. Chevrette: Un chauffeur propriétaire, ça peut arriver, ça, très souvent.

M. Bordelleau: Oui, oui.

M. Chevrette: C'est même plutôt là... Parce qu'une compagnie comme Besner ou bien Robert, qui ont des centaines de camions, c'est évident que... C'est le contraire qui s'est produit d'ailleurs — le député de Pontiac et moi, on en a déjà discuté ensemble — c'est que la compagnie avait même de la difficulté à aller chercher son camion, parce qu'elle n'était pas du tout en accord avec les actions posées par son conducteur. Et, dans ce cas-là, les juges, c'est évident qu'ils vont...

M. Bordelleau: O.K. Dans les cas actuellement où on saisit un camion qui est pris dans une manifestation, et tout ça, qu'est-ce que le propriétaire doit faire pour aller chercher son camion après? Là, on ne parle pas de la confiscation, juste...

M. Chevrette: Non, jusqu'à date, il n'y en avait pas.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il n'y en a pas.

M. Chevrette: Il était accompagné de la Sûreté du Québec, dans bien des cas, pour envoyer le chercher. Il y en a qui ont eu de la difficulté puis du vandalisme en plus. Ça a été l'enfer, là-dessus, là, des tournevis dans le radiateur puis ils ont percé des radiateurs. Il y a eu des dommages. Personne n'a parlé dans ça, là, puis ça a été mollo publiquement, mais je peux vous dire qu'il y a eu du chantage, qu'il y a eu du sabotage. Il y a eu des actions de posées tout à fait gratuites puis très coûteuses pour certaines compagnies, à part de ça. Il y a même des camions qui ont été brûlés, vous le savez.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il faut faire aussi une distinction entre la saisie du véhicule et sa confiscation. La saisie du véhicule, c'est le moyen de

sortir le camion de la route, alors que sa confiscation, c'est une décision qui s'ajoute et on va prendre compte de la conduite du saisi dans l'infraction probablement.

M. Bordelleau: Regardez, on va revenir en arrière, si vous voulez. On dit: «Un agent de la paix peut enlever ou faire enlever aux frais du propriétaire toute chose utilisée en contravention du présent article.»

Alors, ça veut dire qu'un chauffeur de camion utilise un camion de sa compagnie, bloque, l'agent de la paix va le faire enlever et il va charger le propriétaire.

M. Chevrette: Il va charger le propriétaire, mais le propriétaire, pensez-vous, qu'est-ce qu'il va faire? Il va charger son conducteur.

M. Bordelleau: Mais ça, est-ce que ça existe actuellement?

M. Chevrette: En tout cas, bonne chance. Il travaillait pour lui.

M. Bordelleau: Ça existe actuellement, ça, là?

M. Chevrette: Mettez-le à l'imparfait.

M. Vigneault (Pierre-Paul): La responsabilité des propriétaires de véhicules, dans le Code, elle est pour beaucoup d'articles, oui. Un propriétaire immatriculé d'un véhicule est responsable des infractions qui sont commises avec le véhicule. Donc, beaucoup d'articles.

M. Bordelleau: Alors, à ce moment-là, il va avoir à payer. Il réglera son affaire avec son employé par la suite. Et «il peut aussi saisir une telle chose», un agent de la paix.

M. Chevrette: Exact.

M. Bordelleau: Alors là c'est dans le cas où il y a une saisie. Dans quel cas? Est-ce que vous pouvez nous illustrer, par exemple, dans quel cas il pourrait y avoir une saisie? La compagnie ne va pas chercher le camion, ou quoi?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans le cas où le policier doit faire preuve d'autorité pour sortir le camion de la route sans la collaboration du chauffeur.

M. Chevrette: Mais, si on avait eu cette loi-là cet automne, on aurait pris des remorqueurs, on les aurait amenés à un endroit puis on aurait envoyé les avis, puis il y en a qui aurait payé les frais probablement pour les sortir. Mais il y a un droit de poursuite, là, ça n'abolit pas le Code civil, ça. S'il y a quelqu'un qui a posé une infraction puis qu'il m'en a coûté... Il faut s'inscrire dans le cadre légal global. Ce qui serait arrivé, par exemple, le propriétaire de son camion qui aurait bloqué une route, là, on aurait saisi. On aurait saisi puis on aurait demandé un avis de confiscation, à part de ça.

M. Bordelleau: C'est parce que, la façon dont je comprends l'article — puis je veux juste me faire

éclaircir — on dit: «Un agent de la paix peut enlever ou faire enlever aux frais du propriétaire toute chose utilisée en contravention au présent article», ça, c'est un geste possible.

M. Chevette: Ça, c'est clair. Celui qui bloque, on l'enlève.

M. Bordeleau: Alors, il le fait enlever, il l'envoie quelque part et le propriétaire paie. On dit: «Il peut aussi — donc, ça veut dire que c'est une autre action qui peut être posée — ...

M. Chevette: Un autre pouvoir qu'il a.

M. Bordeleau: ...saisir une telle chose.» Alors, c'est quoi, la différence entre le faire enlever et le remorquer en quelque part, le saisir, puis après ça on parle de la confiscation? Il y a comme trois gestes différents. Alors, j'aimerais comprendre c'est quoi, les trois gestes différents. Je comprends que l'agent fait venir une remorque, prend le camion et le transporte à une fourrière ou je ne sais pas où puis le propriétaire va aller le chercher puis il va devoir payer des frais. Maintenant, la saisie, c'est dans quel contexte que ça peut arriver et puis pour quelle raison on saisirait le camion du propriétaire?

M. Chevette: Parce qu'il constitue une entrave. Tu le saisais puis tu l'emmènes dans une fourrière, par exemple.

M. Bordeleau: Non, non, mais on l'a enlevé. On a dit: Un agent peut l'enlever ou le faire enlever aux frais du propriétaire. On l'a enlevé. Maintenant, on dit: Il peut aussi le saisir. Alors, c'est quoi, la différence entre le faire enlever et le saisir? Le saisir, c'est quoi de plus, là?

M. Vigneault (Pierre-Paul): La différence, c'est que l'agent de la paix, selon son opinion dans les circonstances particulières, peut décider de faire enlever le véhicule, de le sortir de la route uniquement avec un remorqueur. À ce moment-là, le propriétaire ou le conducteur prend possession du véhicule sans formalité. Il aura...

M. Chevette: C'est-à-dire en payant les frais de transport.

M. Vigneault (Pierre-Paul): En payant les frais. Mais, si on veut immobiliser le véhicule pour une plus longue durée, à ce moment-là, on va le saisir.

M. Bordeleau: On va le saisir.

M. Vigneault (Pierre-Paul): On va le saisir, et là le propriétaire ne pourra pas en prendre possession dans l'immédiat.

M. Bordeleau: O.K.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il va devoir demander une procédure de libération pour prendre le

véhicule. Et là ça immobilise le véhicule sur une plus longue durée que le simple enlèvement. Le simple enlèvement permet la remise en circulation des véhicules dans l'immédiat...

M. Chevette: En autant qu'il paie.

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...mais ça n'empêche pas le camionneur d'aller bloquer la route un petit peu plus loin.

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

M. Chevette: Il va bloquer un petit peu plus loin. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Dans le cas où c'est un chauffeur de camion d'une compagnie, est-ce que le propriétaire va être obligé de défrayer les coûts pour récupérer son camion?

M. Chevette: Oui.

M. Middlemiss: Oui, mais là...

M. Chevette: Mais il réclamera à son conducteur.

M. Middlemiss: Oui, mais comment tu peux réclamer ça de ton chauffeur? Soyons pratiques, là.

● (12 h 20) ●

M. Chevette: Oui, mais sur le plan pratique, si tu ne veux pas quelqu'un paie, qu'est-ce que tu veux, tu n'auras pas de force législative. La force de cet article, c'est de dire: Ecoute... D'ailleurs, il y en a qui ont probablement perdu leur emploi à cause de ça, c'est évident. Le gars qui s'en va sur la route, puis, par ses propres décisions personnelles, il provoque des frais à une entreprise, ça ne fait pas un dossier fort, fort, ça, pour... même là où il y a un syndicat. Si délibérément tu provoques, ça fait partie de ton dossier. Et, s'il y a un syndicat, bien, il y a des peines encourues par les congédiements, et tout. S'il y a pas de syndicat, c'est les normes minimales de travail qui s'appliquent dans les cas de congédiement. Donc, là-dessus, il y a une possibilité de réclamation. D'ailleurs, quand un chauffeur s'en va, sur le Code de la route, puis qu'il va trop vite, qu'est-ce qui arrive? Dans le cas présent, il paie son ticket, je pense. Certaines compagnies compensent quand elles lui demandent d'aller vite, mais il y en a qui ne compensent pas du tout. Quand ce n'est pas prévu, c'est le propriétaire, en l'occurrence. Et, si, dans leurs règles de fonctionnement interne des compagnies, il n'y a rien là-dessus, c'est le propriétaire du véhicule qui devra payer les frais et les réclamer à son conducteur.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Pour mieux comprendre la portée de l'article, moi, j'en ai sur... À partir du moment où l'agent de la Sûreté constate, est d'opinion qu'un

représentant de la compagnie aurait autorisé le chauffeur à utiliser le camion pour le blocage, mais, par contre, si l'entreprise croit, elle, qu'elle a une défense à faire valoir pour ramasser...

M. Chevette: Son véhicule.

M. Gagnon: ...pour ne pas que son camion soit confisqué... Moi, je voudrais savoir. Le délai entre la saisie et la possibilité qu'un tribunal déclare la confiscation... Est-ce qu'il y a une procédure accélérée? Parce que, si le propriétaire du camion... J'en ai besoin pour faire virer mon entreprise, moi. Comment je peux remettre la main dessus rapidement parce que l'agent de la Sûreté a eu une mauvaise compréhension du déroulement des événements puis il me prive de mon gagne-pain?

M. Chevette: Ça peut être très rapide, me dit-on, ça peut être même dans les 24 heures. On fait une requête devant le tribunal puis...

M. Bordeleau: On n'en a pas eu des cas à la SAAQ, dans le cas d'automobiles, où ça a traîné en longueur et puis ça a posé des problèmes? Il me semble avoir déjà entendu un cas.

M. Chevette: C'est la même loi, même style de libellé.

(Consultation)

M. Chevette: Ils disent que tu présentes une requête, puis ça peut être libéré. Ça dépend peut-être des districts judiciaires, il y en a qui sont plus rapides les uns que les autres. Mais, théoriquement, c'est dans les 24 heures qui suivent.

M. Gagnon: Oui? O.K.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Argenteuil.

M. Whissell: Oui. Je me pose la question: Pourquoi vous n'allez pas sur les points d'inaptitude? Ça serait drôlement plus persuasif. Le chauffeur qui perd son permis de conduire...

M. Chevette: Oui, mais je vais vous dire quelque chose. Quand en Abitibi, ils ont faim, les points d'inaptitude, là... Je m'excuse, c'est pas mal plus sévère que les points d'inaptitude. Vous avez remarqué que, si c'est un groupe, ça peut monter jusqu'à 27 000 \$. Ce n'est pas pour rien.

M. Whissell: Oui, mais, s'il perd son permis de conduire, il ne peut plus travailler, là, il va y penser à deux fois.

M. Chevette: Comme disait le député de l'Acadie tantôt, il y a peut-être des problèmes aussi. Même si on ne leur permet pas de faire ça, il y a peut-être des problèmes réels qui ne sont pas réglés. Puis aller jusqu'à jouer avec le droit au travail... Parce que, dans le cas de la suspension du permis... Je ne sais pas.

M. Whissell: Mais vous faites la même chose avec le camion. Quand vous saisissez le camion, il ne peut plus travailler, là, il y a perte de...

M. Chevette: Non, mais le camion, on le soustrait parce qu'il crée une entrave. En tout cas, moi, je ne le sais pas...

Le Président (M. Lachance): Les points d'inaptitude, il ne pourrait même plus conduire son véhicule personnel, privé, son automobile. Ça a d'autres conséquences.

M. Whissell: Non, vous pouvez juste lui enlever sa classe sur les camions.

M. Chevette: Pardon?

M. Whissell: Vous pourriez juste lui enlever son droit de conduire classe 3 puis 4 puis...

M. Chevette: Je préférerais qu'on y pense jusqu'à l'automne.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier (Abitibi-Est): M. le Président, je veux juste démontrer l'importance de la loi par rapport aux événements de l'automne passé. L'automne passé, lorsqu'il y a eu des blocages de routes, on n'avait pas, au niveau légal, de moyens rapides pour débloquer la route. Exemple, il a fallu y aller un peu par l'absurde, attendre que la situation soit assez grave pour démontrer à un juge qu'il y avait un risque à la santé publique. Et c'est là qu'il y a eu une injonction qui nous a donné des pouvoirs. Mais ça a pris trois jours.

Il a fallu vider complètement l'Abitibi de lait et de pain pour démontrer à un juge qu'il y avait un risque à la santé du public. On n'avait pas de moyens autrement d'y arriver et de débloquer la route que d'attendre une situation extrême. Donc, c'est la première fois que ça arrivait, une situation aussi extrême où on avait bloqué toutes les routes. Il ne pouvait plus rentrer de lait ni de pain. Et les enfants, là... Ça m'est arrivé chez nous. Tu t'en vas pour avoir du lait 2 %, 3,25 %, et puis il n'y en a plus puis tu ne sais pas quand est-ce que tu vas en avoir. Le petit bébé, lui, tu sais, quand il crie, quand bien même tu lui expliquerais qu'il y en a qui bloquent la route pour des bonnes raisons, ça ne marche pas.

Donc, cette question-là, l'année passée, on n'avait absolument aucun moyen de débloquer la route d'une manière rapide. Le gouvernement, il a fallu se présenter trois, quatre jours après pour faire la démonstration qu'il y avait 165 000 personnes en risque de santé publique.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, est-ce qu'on peut adopter les explications? M. le député, est-ce qu'on peut revenir à l'article 6 puis l'article 7, étant donné que ça bloquait sur le même concept?

M. Chevette: Oui, mais je pense que c'est clair avec les explications.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Alors, l'article 6 est adopté? L'article 7 est adopté?

M. Bordeleau: Adopté.

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevette: Là, j'ai un amendement à 7.1.

Le Président (M. Lachance): Article 7.1, nouvel article.

M. Chevette: Ajouter, après 7, l'article suivant: 7.1. L'article 619 du Code est modifié par la suppression du paragraphe 6.1°.

M. Bordeleau: C'est quoi, le paragraphe 6.1°.

M. Chevette: Qui dit ceci: «fixer, selon la nature et la classe du permis demandé, le délai minimum qu'une personne qui a échoué un examen de compétence visé à l'article 67 doit respecter avant de subir à nouveau un tel examen.» C'est la concordance de ce qu'on a adopté tantôt, 7.1.

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 7.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 8.

M. Chevette: Article 7.2, M. le Président, j'en ai un, là.

Cours de conduite pour motocyclette

Le Président (M. Lachance): Ah! Article 7.2. Un nouvel article aussi.

M. Chevette: «7.2: Pour obtenir un permis d'apprenti-conducteur autorisant la conduite d'une motocyclette, une personne doit présenter la preuve de son inscription à un cours de conduite approprié à la conduite d'une motocyclette dispensé par une école de conduite reconnue par un organisme agréé par la Société de l'assurance automobile du Québec.»

C'est dans le sens... Je vous avais dit que je songeais à accréditer les écoles de conduite. Je ne sais pas si vous vous rappelez, dans une des questions de M. le député de l'Acadie, j'avais dit que je songeais à accréditer les écoles de conduite et non pas à donner des permis d'école à tout le monde. Je vais vous dire pourquoi j'arrive à cela, pour fins de compréhension de l'amendement. C'est qu'on oblige les mandataires de l'assurance automobile de faire passer des examens à leurs mécaniciens pour les accréditer comme mandataires, pour montrer s'ils sont bons ou pas pour vérifier la mécanique. On n'accréditerait pas des écoles de

conduite, des gens qui forment précisément les humains eux-mêmes. Moi, ça m'apparaissait peu sérieux par rapport à ce qu'on exige du mandataire de ne pas exiger que les formateurs eux aussi passent... que ça fasse partie de l'accréditation, la qualité des formateurs. C'est juste ça que j'ai voulu soumettre, parce qu'il m'apparaît important de le faire si on veut passer pour des gens qui ont un peu de sérieux. C'est tout.

M. Bordeleau: Juste une...

M. Chevette: C'est en comparaison avec le mandataire que je suis arrivé avec ça, mon cher jeune homme.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui, bien, juste parce que, hier, dans les discussions qu'on a eues, M. le ministre, la proposition que vous nous avez faite n'était pas tout à fait celle que vous nous amenez ce matin.

M. Chevette: Non, c'est vrai.

M. Bordeleau: Et j'aimerais savoir c'est quoi, là. Parce qu'on disait hier, ce dont on nous avait parlé, on avait spécifié «à compter du 1er juillet 2000» pour obtenir un permis, etc., et là on l'a enlevé.

M. Chevette: C'est parce que vous avez un amendement, le 10 — on va vous le déposer tantôt — pour le 1er juillet 2000.

M. Bordeleau: Ça va être quoi, l'article 10?

M. Chevette: Ça va être l'article 10.1: «La présente loi entrera en vigueur le 1er juillet 2000.»

M. Bordeleau: Oui, ça veut dire que ça se doublait?

M. Chevette: Ce n'est plus nécessaire de le mettre là puisqu'on arrive avec la date d'entrée en vigueur.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 7.2... Oui, M. le député de l'Acadie?

M. Bordeleau: Une minute, je veux avoir le temps de le lire, s'il vous plaît.

M. Chevette: Oui, oui.

(Consultation)

M. Bordeleau: Les organismes qui sont agréés par la SAAQ, c'est quoi, par exemple?

M. Chevette: C'est le Club automobile, ça peut être la Ligue de sécurité, ça peut... Non, c'est rendu l'AQTR, c'est vrai, ça n'existe plus.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Bordeleau: Ça va.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 7.2 est adopté?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 7.3.

M. Chevette: Article 7.3: «L'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements ne s'applique pas à un règlement pris avant le 1er janvier 2001, en vertu du paragraphe 3° et 4° du premier alinéa de l'article 624 du Code de la sécurité routière.»

● (12 h 30) ●

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Pour toutes les modifications qui vont être introduites, M. le ministre donne ça un peu à la pièce, mais pour savoir le portrait — j'aurais peut-être pu faire mon intervention tantôt, à 7.2 — j'imagine des cas comme ça se produit actuellement. Le jeune qui désire aller chercher son permis, ce qu'on peut constater, il peut louer une moto pour aller passer son permis. Les motos qui sont louées par les écoles ici... J'ai vu un cas récemment, c'était une 400 cc automatique. Puis le jeune, lui, quand il va avoir son permis, ce qu'il aura entre les mains, c'est une 750 ou, mettons, une cylindrée différente et qui n'est pas automatique. Le degré de difficulté pour opérer ou manoeuvrer une motocyclette semblable n'est pas le même. Est-ce qu'il y aura une concordance ou une cohérence au niveau du véhicule qui sera utilisé lors de l'obtention du permis et la classe qui sera obtenue?

M. Chevette: Oui. Au niveau de la confection même du cours, pour les écoles accréditées, le programme va être bâti par ceux qui pratiquent même la moto présentement. On s'est assuré la participation et la collaboration des clubs, des associations puis de la Fédération nationale. Et, au niveau des examens, autant en circuit fermé que sur route, ce sera testé... On me dit qu'il est possible de passer un examen, par exemple, sur les aptitudes à conduire sur un cylindrée 400 cc versus 700 cc. L'aptitude peut se détecter facilement, autant sur un véhicule que sur l'autre. Sinon, on aurait des permis à partir de la mobylette aller jusqu'au plus haut qui vient de sortir, le 305 km. Je pense que les cours qui seront donnés... Moi, je ne suis pas un spécialiste de cela, mais je suppose que les cours seront bâtis en fonction de former les gens pour être capables de conduire un cylindrée, quelle que soit la puissance. Je ne sais pas si c'est ça que vous...

M. Gagnon: Bien, la...

M. Chevette: Parce que, quand il arrivait...

M. Gagnon: Je comprends ce que vous me dites sur la question des cours qui peuvent être bâtis pour que la personne puisse manoeuvrer correctement n'importe

quel type de motocyclette. La question était plutôt, et elle est différente: Les examens qui sont passés, la personne peut obtenir une classe de permis et elle utilise une moto qui est une plus petite cylindrée et dont le degré d'utilisation est moindre, et tu lui donnes une classe supérieure qui lui permet d'aller utiliser tout type de moto. Je voulais m'assurer: Est-ce que ce sera cohérent, là?

M. Chevette: Oui. Les 125 cc et moins, ce sera la classe C; les 400 cm au cube et moins seront une 6B; et, pour toute classe ouverte, c'est 6A. Et il faudra donc qu'il identifie la classe dans laquelle il veut pratiquer, de sorte que, s'il va à une école de conduite puis il dit: Moi, je veux avoir le 6A, il faut nécessairement qu'ils le fassent pratiquer sur un 400 cc et plus. S'il demande un 6B, ça va être 400 cc et moins. Puis, s'il demande la motocyclette, le cylindrée 125 et moins, ça sera 6C. Sur son permis, ce sera en fonction de ça. Donc, le cours sera adapté au type de permis qu'il va chercher.

M. Bordeleau: L'examen pratique sera passé avec la moto de la catégorie?

M. Chevette: De la catégorie. Ça va?

M. Gagnon: C'est beau.

M. Chevette: Mais là c'est fini, par exemple, d'aller se présenter au Bureau des véhicules automobiles avec sa moto, s'il échoue puis il retourne chez eux avec sa moto. On a fait rire de nous autres avec ça, collectivement, au Québec.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Je veux juste vérifier certaines choses. Mais, avant ça, le ministre a dit qu'il n'était pas un expert en motocyclettes. Mais, moi, je lui conseille de garder son expertise au niveau du patin à roues alignées.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Tant que ce ne sera pas parfaitement maîtrisé, je ne lui conseille pas d'aller sur les motos.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article...

M. Bordeleau: Non, non, excusez. Je voulais poser une question...

M. Chevette: Ça, je m'en serais passé, de celle-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Non. Je voudrais juste vérifier une chose. On a vu dans les journaux, je pense, il y a quelques jours, que les gens se lanceraient pour aller chercher des permis.

M. Chevette: Ah! L'avalanche de demandes de permis?

M. Bordeleau: Je voudrais juste essayer de comprendre. Aujourd'hui, on n'est pas le 1er juillet. Le 1er juillet, il va y avoir des règles qui vont changer. Actuellement, les gens qui vont chercher leur permis, qu'est-ce qui va se passer, là? Ils ont une période de... Actuellement, le système, c'est avec cours de conduite ou sans cours de conduite. À compter du 1er juillet, ça va changer. J'aimerais ça qu'on nous fasse la comparaison. Parce que combien de personnes, au fond, actuellement, sont... Ce qui est inquiétant, au fond, quand les gens se lancent comme ça pour aller chercher des permis, c'est que ce n'est pas nécessairement ceux qui sont les plus sérieux parce que, s'ils étaient sérieux, ils attendraient de suivre leur cours puis ils iraient après. Alors là il y en a un paquet qui, selon ce qu'on nous dit, y sont allés. Je ne sais pas combien. J'aimerais ça...

M. Chevette: Je vais demander à la SAAQ de faire le point.

M. Bordeleau: ...s'il y en a qui ont de l'information, nous dire combien il y a eu de ... l'achalandage supplémentaire récemment et nous expliquer un peu qu'est-ce qui se passe avant, pour ceux qui y sont allés avant le 1er juillet, et qu'est-ce qui va se passer, pour ceux qui vont y aller après le 1er juillet.

M. Chevette: C'est beau. Voulez-vous faire le point, M. Colletette?

M. Colletette (Alain): Alain Colletette, de la Société de l'assurance automobile. Effectivement, depuis qu'il a été annoncé que le cours redeviendrait obligatoire, il y a eu achalandage, il y a eu des demandes supplémentaires de gens qui ont demandé pour prendre des rendez-vous pour passer les examens pratiques avec leur moto. Il faut comprendre que c'est des gens qui sont entrés dans le processus l'année dernière. Parce que, pour pouvoir passer l'examen, le processus, c'est qu'on passe l'examen théorique et on a une période... Si on va à un cours de conduite, huit mois plus tard, on pouvait se présenter à l'examen pratique ou, sinon, c'était 12 mois plus tard. Donc, les gens qui appellent pour prendre rendez-vous, la première chose qu'on vérifie: Est-ce qu'ils peuvent venir se présenter pour passer leur examen pratique immédiatement? Donc, c'est des gens qui sont entrés dans le processus il y a un an et qui demandent d'obtenir leur permis de conduire de classe 6A.

Bon, les nombres. Je n'ai pas le nombre exact, mais, pour vous donner un ordre de grandeur, habituellement, on a des délais d'attente de cinq à six jours, peut-être sept, huit jours qu'on a de délai d'attente pour obtenir un rendez-vous. Présentement, on est rendu à six semaines.

M. Bordeleau: Oui, mais ceux qui y vont actuellement pour aller chercher leur permis d'apprenti, ça va être quoi, la règle qui va s'appliquer à eux? Est-ce qu'ils vont devoir en suivre un cours de conduite? Si j'y vais aujourd'hui puis je demande mon permis d'apprenti, là...

M. Colletette (Alain): Ceux qui viennent aujourd'hui chercher leur permis d'apprenti-conducteur, le délai minimal, ça va être huit mois pour obtenir leur permis de conduire de moto. Et, dans les dispositions qu'on a prévues, dans la réglementation qui va changer au 1er janvier prochain, ils vont être obligés de montrer qu'ils ont suivi un cours de formation...

M. Bordeleau: Pour aller chercher le permis.

M. Colletette (Alain): ...à ce moment-là, quand ils vont aller chercher leur permis de conduire. Et ceux qui vont se présenter à cette période-ci pour obtenir un permis, après l'entrée en vigueur de la loi, devront au moins avoir une attestation comme quoi ils vont...

M. Bordeleau: Une inscription.

M. Colletette (Alain): Une inscription à un cours de conduite.

M. Bordeleau: Qui va être vérifiée à la fin par une attestation qu'ils ont réussi des examens d'école de conduite.

M. Colletette (Alain): C'est ça, qu'ils ont réussi le test à l'école de conduite.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 7.3 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 7.4.

M. Chevette: «7.4. Les articles 11, 18, 19 et 33 du Règlement sur les permis, édicté par le décret 1421-91 cessent d'avoir effet le 1er juillet 2000.» C'est à cause de l'entrée en vigueur...

M. Bordeleau: Du nouveau système?

M. Chevette: C'est des délais de reprise.

M. Bordeleau: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, 7.4 est adopté. Article 8.

M. Chevette: Article 8, c'est l'abrogation. Vous l'avez?

M. Bordeleau: Non, on ne l'a pas, là, c'est...

M. Chevette: C'est-à-dire 8 et 9, c'est le...

Le Président (M. Lachance): Alors, les articles 8 et 9...

M. Chevette: On va vous les donner. Les articles 8 et 9, c'est l'engagement qu'on avait pris. Ça va, pour 8?

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 8 est adopté?

M. Bordeleau: Oui, ça va.

Le Président (M. Lachance): Article 9.

M. Chevette: Article 9, c'est la même chose.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 9 est adopté?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Article 9, adopté. Article 10. Il y a un amendement.

M. Chevette: Remplacer l'article 10 par le suivant: Article 10: L'article 7.2 cesse d'avoir effet le 1er janvier 2001.

Ça va être remplacé par le règlement, et il entre en vigueur en janvier 2001.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des questions, des commentaires sur l'amendement?

M. Bordeleau: Ça va.

M. Chevette: Là, j'ai un amendement — j'ajoute — de remplacer l'article 10 par le suivant:

10.1. La présente loi entrera en vigueur le 1er juillet 2000.

● (12 h 40) ●

Le Président (M. Lachance): Donc, il y a un autre amendement après...

M. Chevette: L'article 10 est adopté.

Le Président (M. Lachance): Non, bien là, écoutez...

M. Chevette: Bon, bien, donnez-moi donc les copies, on va le reprendre parce qu'il semble que...

Le Président (M. Lachance): Oui, parce qu'il y a 10 puis 10.1.

M. Chevette: Oui, mais on va le revoir comme il faut. D'abord, l'article 10...

M. Bordeleau: Il est remplacé. Ça, ça va.

M. Chevette: ...est remplacé par les suivants:

10. L'article 7.2 cesse d'avoir effet le 1er janvier 2001. Pourquoi? Parce que c'est remplacé par un règlement qui, lui, aura effet le 1er janvier 2001.

Le Président (M. Lachance): Donc, c'est un nouvel article, 10.1?

M. Bordeleau: Oui, ajouter, après l'article 10, 10.1.

M. Chevette: C'est plutôt ajouter, là.

Le Président (M. Lachance): Ça va mieux de même, là. On s'entend. Alors, 10 est adopté. Est-ce que 10.1 est adopté?

M. Bordeleau: Ajouter, après l'article 10...

M. Chevette: 10.1. La présente loi entre en vigueur le 1er juillet 2000.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: Et maintenant, j'ai un amendement...

Le Président (M. Lachance): 10.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Chevette: M. le Président, pour le titre — avez-vous la loi? — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur le transport par taxi. Je changerais le titre naturellement. Remplacer la titre du projet de loi par le suivant: «Loi modifiant le Code de la sécurité routière», puisqu'on a aboli les articles 8 et 9 tantôt.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que le nouveau titre du projet de loi est adopté, Loi modifiant le Code de la sécurité routière?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Ça va prendre une motion de renumérotation du projet de loi.

M. Chevette: C'est déjà fait, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, c'est fait par M. le ministre. Est-ce que le projet de loi n° 130 est adopté tel qu'amendé?

Des voix: Adopté.

Remarques finales

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce qu'il y a des remarques finales?

M. Guy Chevette

M. Chevette: Oui, M. le Président. Je voudrais personnellement remercier mes collègues et remercier l'opposition. Je pense qu'au niveau de cette commission on a fait beaucoup de chemin, depuis quelques mois, parce qu'on travaille en collaboration. Et je voudrais remercier de façon particulière le député de l'Acadie, critique. Je pense qu'on agit en toute transparence, lorsqu'il y a des amendements et des textes de loi, puis on permet à nos juristes de rencontrer l'opposition, ce qui permet probablement qu'on puisse légiférer avec beaucoup d'assurance et pour le mieux-être de nos concitoyens. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Oui. Je veux d'abord remercier les gens qui accompagnent le ministre pour les

informations qu'on nous a données et aussi la séance d'information que j'ai eue hier sur les amendements qui étaient apportés. Je veux tout simplement confirmer qu'effectivement quand le ministre arrivera avec des projets de loi qui, à notre avis, améliorent la situation, on les appuiera. Quand ça améliorera moins la situation, évidemment on va réserver notre enthousiasme.

M. Chevette: Ah! Serrez vos griffes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: C'est tout, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. Étant donné que la commission s'est acquitté de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 43)

