



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 14 décembre 2000 — Vol. 36 N° 66

Étude détaillée des projets de loi
n° 172 — Loi modifiant le Code de la sécurité
routière et la Loi sur l'assurance automobile, et
n° 163 — Loi concernant les services de transport par taxi (3)

**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 14 décembre 2000

Table des matières

Projet de loi n° 172 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevrette	1
M. Bernard Brodeur	2
M. Jean-Claude Gobé	2
M. Yvan Bordeleau	7

Étude détaillée

Code de la sécurité routière	
Champ d'application et définitions	8
Immatriculation des véhicules	13
Documents déposés	23
Révocation et suspension	23
Règles concernant les véhicules et leur équipement	24
Signalisation routière	25
Règles de circulation routière	25
Règles particulières concernant l'utilisation de certains véhicules automobiles	41
Vérification mécanique des véhicules et programme d'entretien préventif	45
Reconstruction des véhicules accidentés	46
Procédure et preuve	46
Dispositions réglementaires	47
Loi sur l'assurance automobile	
Indemnisation du dommage corporel	48

Projet de loi n° 163 — Loi concernant les services de transport par taxi

Motion proposant d'entendre l'Office des professions du Québec	51
M. Guy Chevrette (suite)	51
Amendements déposés	52

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Michel Côté

M. André Pelletier

M. Robert Benoit

M. Réal Gauvin

- * M. Guy Vaillancourt, ministre des Transports
- * M. Jacques Legault, idem
- * M. Jean Desroches, Société de l'assurance automobile du Québec
- * Mme Louise Guimond, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 14 décembre 2000

Étude détaillée des projets de loi n^{os} 172 et 163

(Onze heures trente minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! 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^o 172, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Brodeur (Shefford) remplace M. Middlemiss (Pontiac).

Le Président (M. Lachance): Merci. Je rappelle aux personnes présentes dans la salle qui seraient en possession d'un appareil cellulaire, d'un téléphone cellulaire, de bien vouloir le fermer pendant la séance.

Projet de loi n^o 172

Remarques préliminaires

Alors, pour les remarques préliminaires, M. le ministre des Transports.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Oui, M. le Président. Nous en sommes rendus à l'étude détaillée du projet de loi n^o 172 intitulé la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile. Ce projet de loi relativement court, il faut bien le dire, nous apporte cependant certaines modifications assez importantes, je dirais même très importantes au niveau de la sécurité routière. Et, à titre d'exemple, ce projet de loi vient donner des suites aux recommandations du coroner Raynald Gauthier suite à l'accident de Nicolet.

De plus, vous vous rappellerez que les policiers s'étaient interrogés sur le sens de l'interprétation de la loi, donc la clarification du Code, afin que chacun comprenne qu'il ne peut y avoir plus de personnes dans un véhicule de promenade que le nombre de ceintures de sécurité qui sont mises en place par le constructeur du véhicule. C'est toute la problématique des sièges d'auto pour enfants, puis le critère d'âge, puis ce sera revu d'ailleurs a posteriori d'ici quelques semaines, en consultation avec les partenaires. La ministre de la Famille et de la Petite Enfance qui a annoncé qu'elle participerait également à cette révision.

De plus, nous allons procéder à la modification de la signalisation routière dans les zones scolaires. Pour rendre ces zones encore plus sécuritaires, nous changerons les vitesses et nous changerons la signalisation, les panneaux eux-mêmes. Je pense que c'est intéressant à part de ça qu'on le fasse. Ça s'est passablement détérioré, nos panneaux bleu pâle, il est

temps que ce soit plus visible. Quoiqu'on ait quand même un bilan relativement intéressant, on doit faire en sorte, si on est capable de l'améliorer, de le faire.

Il y aura également l'ajout de dispositions pénales pour ceux qui vendent des casques protecteurs qui sont non conformes. Et il y aura des dispositions pénales pour ceux qui omettent de conduire leur véhicule à un poste de contrôle alors qu'ils y sont tenus. Également des dispositions pénales pour ceux qui autorisent la conduite de leur véhicule à quelqu'un qui ne détient pas un permis de classe appropriée ou pour les motocyclistes qui ne s'assurent pas que leur passager respecte les dispositions du Code.

Il y aura l'ajout également d'un motif de sanction applicable au permis de conduire pour celui qui est condamné au Code criminel pour avoir omis de s'arrêter dans les plus brefs délais lors d'une poursuite policière. Le projet de loi vient également procéder à une mise à jour de certains articles en fonction des nouvelles données. Exemple, de permettre que la vérification avant le départ soit faite par un préposé à l'entretien au lieu du conducteur dans le cas d'un minibus ou d'une ambulance, entre autres.

En ce qui regarde les motos, il y aura nouvel examen sur route. Ça exempté l'évaluateur accompagnateur de l'obligation faite au Code de suivre l'apprenti conducteur qui passe le nouvel examen sur route, sur une moto. Et également, l'autre modification au Code, c'est la limite de vitesse sur le territoire municipal. Je vous rappellerai que j'ai expliqué qu'est-ce que c'était: il n'y aura plus de règlements municipaux. Chaque règlement était sanctionné par le ministre. On a un pouvoir de désaveu, mais s'il n'y a pas de désaveu à faire, automatiquement, dans les 60 jours, ça entre en force.

Il y a toute la question de la programmation de la signalisation touristique qui est confiée par entente à la Société québécoise de promotion touristique. Eh bien, le projet de loi propose une manière d'en faciliter l'administration. Ensuite, à la suite de notre adhésion au régime d'immatriculation internationale, eh bien, la modification a pour effet de limiter la présomption de résidence au Québec aux propriétaires, passagers et conducteurs d'une automobile immatriculée au Québec. Finalement, quelques modifications ou abrogations, selon le cas, d'articles désuets ou contenant des erreurs techniques.

Je pense que ce projet de loi, comme je l'ai dit lors de la présentation, a été déposé en dehors des délais pour être adopté, mais je crois que l'opposition a décidé d'y concourir, compte tenu du fait qu'on répond à des recommandations de coroners et qu'il y a va de la sécurité des citoyens. Donc, on pourra procéder très rapidement à l'étude de ce projet de loi.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de Shefford est porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Oui, en effet, ce projet de loi là est déposé suite à la présentation du rapport du coroner Raynald Gauthier suivant le fameux accident de Nicolet qui a coûté la vie à de nombreux jeunes enfants. C'est pour cette raison-là que l'opposition a donné son accord. Il allait de soi qu'on donnerait notre accord à l'adoption d'un tel projet de loi, un projet de loi fort simple et utile. Dans un premier temps, on régit, en fin de compte, le nombre de passagers suivant le nombre de ceintures de sécurité qu'il y a dans un véhicule. Ça va de soi. On permet aussi aux municipalités d'établir des limites de vitesse dans les zones scolaires. Inévitablement, les gens qui sont le plus près des besoins, des zones scolaires, ce sont les municipalités, et, pour ces raisons-là, nous allons étudier immédiatement le projet de loi n° 172.

J'aurais quelques remarques avant de débiter, M. le Président. À la lecture du rapport du coroner Raynald Gauthier, que j'ai ici, à la page 11, il y a un paragraphe qui a attiré mon attention. Et d'ailleurs j'avais mentionné au ministre, lors de mon discours en deuxième lecture, cette hypothèse-là. À la page 11, parlant à la Société de l'assurance automobile du Québec, on dit «d'assumer pleinement ses responsabilités en matière de prévention routière en s'assurant que les parents et les éducateurs qui ont à transporter des enfants aient une connaissance suffisante de la loi et des dispositifs de retenue préconisés pour les jeunes enfants».

Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui manquent de formation dans ce domaine-là, et principalement nos principaux intervenants, les policiers. On sait qu'à l'Institut de police de Nicolet, par exemple, la prévention concernant les jeunes enfants en véhicule automobile, les gens assis à l'arrière des banquettes, n'est qu'un cours optionnel. Donc, je pense qu'il serait important de souligner au ministre de la Sécurité publique de corriger la formation des policiers à Nicolet afin qu'il y ait un cours obligatoire sur la sécurité, principalement la sécurité qui a trait aux jeunes enfants dans les automobiles, à la sécurité qui a trait aux sièges de bébés, par exemple.

M. le ministre a dit, lors de son discours en deuxième lecture, qu'il y aurait au printemps prochain un projet de loi qui serait déposé dans ce sens-là. Nous espérons que le ministre de la Sécurité publique va concourir afin de permettre à nos policiers d'avoir la formation requise pour appliquer ces éventuels lois ou règlements qui seront adoptés au printemps prochain, pour faire en sorte que les gens qui circulent sur nos routes soient informés et qu'il y ait des pénalités pour les gens qui sont négligents dans la sécurité, particulièrement la sécurité des enfants dans les automobiles.

M. le Président, à prime abord, pour moi, ça serait les premiers commentaires que je pourrais apporter sur le projet de loi, qui aura la collaboration entière de l'opposition. J'ignore si mes collègues veulent intervenir aussi. Je peux céder la parole au député de LaFontaine.

Le Président (M. Lachance): C'est ce qu'est le rôle du président, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Et vous faites très bien ça, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine, vous avez la parole.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Oui. Alors, merci, M. le Président. C'est un projet de loi qui est d'intérêt public, c'est évident, ça touche la sécurité des citoyens. Ce genre de projet de loi là doit être adopté de façon studieuse et faire en sorte qu'on n'adopte pas à la vapeur ou à la pression des dispositions que, par la suite, on sera obligé de rechanger parce que peut-être on n'aura pas fait tout le tour au complet.

● (11 h 40) ●

Il y a un certain nombre de points qui ont été soulevés par les gens de notre formation politique, en particulier en ce qui concerne le projet de loi, les recommandations du coroner concernant l'accident de Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet. C'est vrai, on se rappellera de cet accident malheureux. Le ministre nous dit que, dans ce projet de loi là, c'est le coroner qui est un peu, pas l'instigateur mais le maître à penser. Eh bien, par contre, on ne retrouve pas forcément tout ce qu'il y a dans les recommandations du coroner. Donc, l'obligation pour le conducteur de ne pas asseoir, à l'intérieur de son véhicule, plus de personnes que le nombre de ceintures de sécurité, ça, c'est un des éléments. D'accord. Il y a aussi les dispositifs de retenue adéquats; il y a l'installation des sièges d'enfant. Ça aussi, c'est important.

Moi-même, je suis père de famille, j'ai trois enfants, mais j'en ai deux en bas âge: j'ai une fille qui a trois ans et un garçon qui a six ans, et j'ai donc connu... Même, j'ai une fille qui a 21 ans et j'ai connu ça, dans le temps, les sièges de bébé, et je dois vous dire que, si je me rappelle bien, il y a vingt et quelques années, lorsque ma première fille était petite, je trouvais que les dispositifs pour asseoir les enfants dans les voitures ne me semblaient pas tellement sécuritaires. J'avais toujours l'impression que, s'il devait y avoir un accident, je ne sais pas si le siège n'aurait pas parti avec l'enfant. La manière de retenue de l'enfant dans le siège me semblait un peu aléatoire. J'avais pensé que ça évoluerait.

Quelques années, une décennie et quelques plus tard, lorsque j'ai eu d'autres enfants, j'ai du redécouvrir rapidement que ça n'avait pas évolué. On a toujours les mêmes genres de sièges, les mêmes genres de retenues des sièges pour enfant. Et j'ai vu aussi que c'était très difficile à installer, que l'installation était bien souvent laborieuse, ce n'était pas stable comme fixation. Je ne suis jamais bien rassuré, lorsque je suis en voiture ou lorsque mon épouse part avec une des voitures de la maison avec les sièges d'enfant dedans, je ne suis jamais rassuré, s'il devait y avoir un accident — pas forcément une collision, mais que le véhicule verse ou qu'il se mette à tourner — eh bien, de ce qui pourrait arriver aux enfants dans ces sièges-là. J'ai vu, en freinant, des fois, d'urgence, assez rapidement, des déplacements du siège sur le côté avec la ceinture qui touchait à un des enfants, et pourtant ce n'étaient pas là des freinages très violents,

c'était des freinages assez rapides. Quand quelqu'un devant vous freine rapidement, vous freinez aussi.

Alors, je suis content de voir que le projet de loi nous permet de parler de ça parce que je ne suis probablement pas le seul qui parle de ça. J'ai la chance d'être un législateur, mais je suis aussi donc un père de famille, un utilisateur, et, des fois, lorsqu'on vit les situations directement nous-mêmes, eh bien, on est mieux à même de se rendre compte qu'il peut y avoir des lacunes quelque part.

Alors, je me demande si nous, au Québec, on ne devrait pas se pencher sur cette problématique. Là, on nous dit que les policiers ne reçoivent pas de formation adéquate. Ça, c'est correct, il va falloir qu'ils la reçoivent, qu'on la leur donne; pas seulement un cours optionnel, mais je me demande si on ne devrait pas revoir les réglementations sur les sièges d'enfant qui sont en vente dans les magasins. Je me demande si Québec a fait ce genre d'étude-là. Je ne sais pas si quelqu'un au ministère des Transports l'a fait. Est-ce qu'il y a des organismes qui l'ont fait? Aux États-Unis, ça a dû être fait; je le sais, régulièrement, on peut voir dans les journaux que des sièges sont rappelés. On dit: Les sièges ne sont pas sécuritaires. Je sais qu'il y a eu des accidents aux États-Unis avec des sièges d'enfant aussi qui, pourtant, étaient certifiés pour être mis à la vente.

Je serais curieux aussi de savoir le nombre d'accidents — ça doit peut-être exister en statistiques — qu'il peut y avoir au Canada ou au Québec — c'est les mêmes lois — pour voir un peu avec un nombre plus important le résultat des accidents lorsqu'il y a des enfants dans des sièges. Qu'est-ce qui est arrivé? Y a-t-il eu des blessés ou est-ce qu'ils sont toujours protégés? Quel est le nombre d'enfants blessés dans les accidents dont les parents utilisaient tel siège? Quel type de siège aussi? Parce que ce n'est pas tous les sièges qui, d'après moi, peuvent donner une bonne protection.

Il y a aussi les fixations des sièges. Moi, j'aimerais ça, là, amener M. le ministre avec moi et puis... venir avec ma voiture. Je devrais l'amener. Malheureusement, avec les tempêtes de neige, je viens plutôt avec un autre moyen de locomotion. Sinon, je l'aurais amené sur le parking et je lui aurais dit: Essayez d'installer ce siège d'enfant. Je l'aurais défait, là, puis essayez de l'installer, vous allez voir. Je peux vous assurer que ce n'est pas forcément évident non plus. Il n'y a pas de point d'ancrage dans les planchers, il n'y a rien. On met ça avec la ceinture puis on passe une ceinture dans une fente, par en dessous. Des fois, c'est une fente qui n'est même pas fermée, c'est une petite fente comme ça et la ceinture glisse à l'occasion. Et on aurait même pu amener tous les membres de la commission sur le parking pour voir ça. Je suis certain que certains ont même des petits-enfants ou des enfants — mais probablement des petits-enfants — et ils doivent prévoir ça aussi quand ils vont chercher leurs petits-enfants, parmi les collègues, des fois, à l'école ou à la garderie, quand les parents ne peuvent pas. Mettre le siège dans votre voiture, ça ne doit pas être forcément évident non plus. Alors, il y a là une problématique qui me semble importante et qui mérite que nous nous penchions dessus.

Bon. Les fixations, c'est la priorité. Lorsque le siège n'est pas fixé, n'est pas stable dans une voiture,

qu'il est posé sur le siège régulier et n'est pas stable, il n'est pas fixé correctement. Il y a des compagnies qui, maintenant d'ailleurs, fournissent les sièges intégrés. La compagnie fournit... General Motors, lorsqu'elle vend une minivan — vous savez, ces minivans, là — il y a une option qui existe avec le siège de bébé. Là, je parle de siège de bébé, enfant, enfin de quelques mois à trois ans, quatre ans, qui est intégré dedans, et donc c'est un siège qui est partie prenante comme le siège normal. Et j'ai cru remarquer qu'un de mes collègues députés à la Chambre des communes d'Ottawa, mon copain Yvon Charbonneau, qui lui aussi est père d'un jeune enfant, m'avait démontré ça. J'étais surpris de voir que, dans son véhicule à lui, il y avait ce siège...

Une voix: ...

M. Gobé: Il n'est pas si vieux que ça, parce qu'il a une fille qui maintenant a six ans et demi, et je pense qu'il est tout à fait pertinent de prendre cet exemple, parce que c'est la première fois que je voyais ce genre d'équipement là. Alors, si une compagnie comme General Motors a jugé utile de le faire, c'est parce qu'elle a vu qu'il y avait là un intérêt et un avantage pour la sécurité des enfants.

La compagnie Volkswagen le fait aussi en Allemagne. Lorsque vous achetez un véhicule Volkswagen en Allemagne, vous pouvez, lorsque vous le commandez — bien sûr, à la commande — prendre l'option siège d'enfant intégré, et là vous avez en arrière un siège d'enfant qui est intégré au même titre que la banquette, donc qui a les mêmes fixures, ça fait partie du siège complet. Et, lorsque vous ne l'utilisez plus, il y a un mécanisme qui permet de le rentrer dans le dossier en arrière, ce qui permet, par la suite, eh bien, si les gens gardent le véhicule longtemps, alors que les enfants n'ont plus besoin de ce siège-là, d'avoir une utilisation normale.

Alors, peut-être que c'est des avenues que nous devrions regarder, parce que, après tout, si on parle de la sécurité des enfants, eh bien, c'est chez les tout-petits bien souvent qu'on a le plus de problèmes, et à cause de ces choses-là qui sont vendues dans le commerce, plus ou moins adéquates, plus ou moins faciles d'utilisation. N'oubliez pas aussi la facilité d'utilisation. Les gens, là, si c'est trop compliqué, bien souvent, c'est mal installé. Il faut que ça soit facile, simple et que ça soit solide et sécuritaire.

Alors, j'aurais pensé que le ministre aurait dit: Bon, bien, c'est quelque chose d'important puis on va mettre ça là-dedans. Mais, nos recherches, à nous, les gens qui travaillent pour nous, comme Sarah, nous ont fait valoir que justement ce n'était pas dans le projet de loi et que ça aurait dû être là. C'était l'occasion, en tout cas, de le mettre là-dedans, c'était l'occasion de le faire. Bon. Ce que je crains, moi, c'est que si on ne le met pas là-dedans maintenant, bien, avant qu'on revienne là-dessus, ça peut prendre du temps, puis entre-temps, c'est peut-être des événements qui peuvent se produire... des études, des enquêtes qui vont démontrer qu'il y a un taux d'accidents chez les enfants ou de blessures lorsqu'il y a des accidents, des enfants dans les voitures, assez important.

Alors, je ne sais pas qu'est-ce que le ministre va faire, surtout qu'il a déposé le projet de loi rapidement,

hors des limites. Je pense qu'il aurait pu profiter de ce temps-là justement, parce que le rapport du coroner quand même a déjà quelque temps.

M. Chevette: ...vous n'avez pas voulu. Vous n'avez rien qu'à le dire puis ça ne sera pas long.

M. Gobé: Alors, M. le Président, bien sûr, je n'ai pas besoin de me faire interpellé par le ministre de manière cavalière lorsque je parle.

M. Chevette: Non, non, mais je lui dis de ne pas nous nuire, là. Si on vous fait perdre votre temps, là, on reviendra le 11 janvier. Qu'est-ce que vous voulez que ça me fasse, ça, moi?

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, au moment des remarques préliminaires...

M. Chevette: Vous avez dit oui ou non? C'est ça, branchez-vous.

Le Président (M. Lachance): ...le député de LaFontaine a la parole.

M. Gobé: M. le Président, je pense que le discours que je tiens...

M. Chevette: M. le Président, un instant. La madame qui est recherchiste de l'autre côté, là, elle n'a pas le droit de parole ici puis elle n'a pas à intervenir quand je parle à la présidence.

Le Président (M. Lachance): C'est un point de règlement?

M. Chevette: Oui, puis c'est très sérieux, ça fait deux fois depuis hier. Et je demande à la formation libérale, s'il vous plaît... Je ne demande jamais à nos employés d'interpeller les députés de leur côté. Jamais. Je n'en ai jamais vu un en 25 ans, moi, de mon côté, interpellé un député. Puis là, il y a des limites à faire ça. Ça fait deux fois depuis hier et c'est assez.

Le Président (M. Lachance): Je prends bonne note de votre remarque, M. le ministre.

M. Brodeur: M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Sur la question de règlement, M. le député de l'Acadie?

M. Bordeleau: Oui, M. le Président.

• (11 h 50) •

M. Brodeur: ...hier, je l'ai entendue. Aujourd'hui, vous m'excuserez, je ne l'ai pas entendue. C'est possible, sauf qu'il faut établir maintenant que je n'aimerais pas que des gens interviennent de nulle part, l'autre côté. Et soyez certain, M. le Président... C'est peut-être une information qu'elle nous donnait à l'oreille là, mais...

M. Chevette: Non, non. N'essayez pas là, ça a l'air fou d'essayer de défendre ça.

M. Gobé: M. le Président...

M. Brodeur: De toute façon, M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Oh, oh, oh, un instant! On va y aller dans l'ordre là.

M. Brodeur: Oui. De toute façon, M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Accordez-vous entre vous autres là pour le droit de parole.

M. Brodeur: ...tout simplement pour vous dire que...

M. Chevette: Si vous ne voulez pas travailler, dites-le.

M. Brodeur: ...on est d'accord avec ça, il ne faudrait pas quand même que tout le monde intervienne, ceux qui ne sont pas élus par le peuple.

M. Chevette: Ça, c'est correct.

Le Président (M. Lachance): Cette règle-là, elle s'applique à tout le monde.

M. Brodeur: On fera en sorte que ça s'applique de tous les côtés de la Chambre, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Bon. Je compte sur votre collaboration là-dessus parce que, effectivement, ça devient inacceptable. M. le député de l'Acadie, sur la question de règlement.

M. Brodeur: C'est parce que je ne l'ai pas entendue.

M. Bordeleau: Oui, une question de règlement, M. le Président. Mon collègue le député de LaFontaine avait la parole tout à l'heure, et le ministre est intervenu sans que vous lui ayez accordé le droit de parole. C'était mon collègue qui l'avait, et le ministre ne semble pas accepter qu'on puisse avoir des commentaires à faire.

M. Chevette: Il nous reproche d'avoir déposé un...

M. Bordeleau: Si on vient ici, M. le Président — puis le porte-parole a déjà fait part de notre collaboration, ça ne veut pas dire qu'on n'a pas de commentaires à faire ici — je pense qu'en commission parlementaire, si on a des commentaires à faire puis qu'on veut prendre le temps auquel on a droit pour faire des commentaires...

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

M. Bordeleau: ...je pense que le ministre n'a rien à voir là-dedans. La parole était à mon collègue le député de LaFontaine, et le ministre devrait laisser mon

collègue terminer et le laisser faire les commentaires qu'il veut faire.

M. Chevrette: Question de règlement, M. le Président.

M. Bordeleau: Parce qu'on a droit de le faire, M. le Président.

M. Chevrette: Bien oui, bien oui, puis ils ont le droit d'être intelligents dans leurs commentaires, M. le Président. J'ai dit que...

Le Président (M. Lachance): Sur la question de règlement...

M. Bordeleau: M. le Président...

M. Chevrette: ...on n'est pas obligé... Le Parti libéral n'est pas obligé à ce moment-ci de l'étudier, l'article par article. C'est-à-dire, jusqu'à la troisième lecture, on pourrait faire ce qu'on veut. C'est eux-mêmes qui ont offert en Chambre leur collaboration en disant que c'est un programme urgent. On arrive avec un député qui dit: Ça été fait rapidement, ta, ta, ta! C'est à lui de se lever en Chambre pour dire qu'il ne l'acceptait pas.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, je vous rappelle les dispositions du règlement. Nous en sommes à l'étape des remarques préliminaires. Vous avez eu l'occasion de faire...

M. Chevrette: On est dans les sièges de bébé depuis le début, là.

Le Président (M. Lachance): ...vos remarques préliminaires sans être interrompu.

M. Chevrette: C'est vrai. Je m'excuse, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Le député de Shefford l'a fait également puis c'était au tour du député de LaFontaine. Et s'il y en a d'autres qui veulent le faire...

M. Chevrette: Non, mais attachez-le dans son siège!

Le Président (M. Lachance): ...nous en sommes maintenant à cette étape. Et une fois que cette étape sera terminée, à ce moment-là, lorsque nous aborderons...

M. Chevrette: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): ...l'étude détaillée article par article...

M. Chevrette: S'ils ne veulent pas l'étudier, ils reviendront au mois de janvier, tu vas voir que ça va...

Le Président (M. Lachance): ...vous pourrez passer... Prenez en note les commentaires que vous aurez l'occasion de faire ultérieurement.

M. Brodeur: Juste faire une petite question de directive de 30 secondes, M. le Président. On peut convenir ici: on a convenu de collaborer pour le projet de loi. Si j'ai des commentaires à faire sur une intervention d'un député de l'autre côté et si le ministre a une intervention à faire, ils le feront après l'intervention. On n'est pas obligé d'être d'accord avec ce que les autres disent, sauf qu'on regardera le moment propice pour...

Le Président (M. Lachance): Voilà!

M. Chevrette: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de LaFontaine, est-ce que vous avez terminé votre allocution?

M. Gobé: Non, pas du tout, M. le Président, et je déplore d'avoir été interrompu d'une manière aussi cavalière.

Le Président (M. Lachance): Alors, veuillez poursuivre.

M. Gobé: Vous me permettez aussi de déplorer la manière dont le ministre interpelle les députés depuis quelques jours là. Je ne sais pas qu'est-ce qui lui arrive, est-ce qu'il est fatigué ou pas. Les quolibets fusent: On n'est pas intelligents, on n'est pas ci, enfin... Moi, je trouve qu'on fait un travail raisonnable, responsable. Et il appartient aussi un peu de votre responsabilité, M. le Président, de voir à ce que les parlementaires soient respectés, hein! Parce que si on commence à dire que l'un n'est pas intelligent, l'autre n'est pas brillant, bien là je pense qu'on rentre dans une situation qui n'est pas à l'avantage du parlementarisme et qui attaque les individus personnellement.

Alors, qui que ce soit en cette Chambre a droit de parler en étant respecté parce que le règlement nous oblige d'abord à cette chose-là. Et lorsque le ministre interpelle les gens, envoie des quolibets et nous qualifie de toutes sortes d'épithètes plus désobligeantes les unes que les autres, ou au micro, comme il l'a fait il y a quelque temps, ou en dehors du micro, avec ses collaborateurs autour, eh bien, M. le Président, je trouve que c'est déplacé, et on n'est pas là pour ça. Alors, est-ce qu'il est fatigué ou pas? Je ne le sais pas. Chose certaine...

Le Président (M. Lachance): Le projet de loi n° 172, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Bien, M. le Président, j'ai été interpellé assez directement, vous me permettez au moins de faire valoir mon point à moi aussi là-dessus, hein! Sinon il y aura deux poids, deux mesures. Alors, ce que je vous demanderais, M. le Président, c'est de faire respecter l'intégrité des députés qui sont dans cette Chambre. C'est tout.

Le Président (M. Lachance): J'ai compris, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Alors, je vous en remercie puis j'attends de voir si vous allez le faire.

Le Président (M. Lachance): Et je vous demande également votre collaboration, aux députés de l'opposition, en ce qui concerne les interventions de quelqu'un qui n'est pas membre de la députation. Je vous demande votre collaboration parce que, sinon, je devrai en référer au président de l'Assemblée nationale qui prendra les dispositions adéquates. Ça place la présidence dans une situation embarrassante, et j'espère qu'on ne réentendra plus parler de cette question-là d'ici la fin de la session.

M. Brodeur: Je ne comprends pas, M. le Président. Je pensais qu'on avait réglé ça il y a quelques minutes. On a-tu entendu parler de quelqu'un d'autre depuis le temps?

Le Président (M. Lachance): C'est parce que je suis un petit peu sceptique là, vu que ça s'est produit à quelques reprises également dans d'autres commissions parlementaires.

M. Brodeur: Oui, mais on venait de régler ça il y a quelques minutes, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Bon, très bien.

M. Brodeur: J'avais dit — puis le ministre, on était d'accord tous les deux là — que...

Le Président (M. Lachance): Je prends votre parole, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: ...ça ne devrait pas être en commission parlementaire. Seuls les élus ont droit de parole, M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Brodeur: ...à moins d'autorisation spéciale.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Et je citerai un passage... Le ministre me disait: Bon, il parle des sièges d'enfant. Oui, j'en parle, puis je vais continuer d'en parler parce que, dans l'accident qui a eu lieu et dans le rapport du coroner, on en parle. Et, selon le rapport du coroner dans cette catastrophe, elle aurait pu être moins importante, deux des huit enfants auraient pu être sauvés s'ils avaient été attachés adéquatement. Et c'est pour ça que je parle de ça, entre autres. Non seulement parce que, moi, je le vis aussi — puis d'autres, des milliers de parents le vivent, le problème avec leurs enfants — mais on a un fait concret.

Alors, on peut toujours essayer de tourner ça en dérision, moi, je crois que, selon les analyses de notre formation politique, eh bien, le projet de loi ne rencontre pas complètement les recommandations du coroner. Et les analystes de notre formation politique qui nous l'ont écrit dans un document qui est ici, O.K.? Ils sont là pour nous conseiller. Le ministre ne pourra pas dire: Le député de LaFontaine ne connaît pas ça, il parle à travers son chapeau ou je ne sais pas quoi. Eh

bien, je vous dis qu'est-ce qu'il y a dans ces recommandations de nos spécialistes, de nos analyses.

Le ministre nous dit: Bien, si vous ne voulez pas l'adopter, on ne l'adoptera pas. Correct. S'il veut jouer ce jeu-là, moi, je veux bien.

M. Chevette: Parlez donc sur le fond et arrêtez donc de...

M. Gobé: On joue avec la sécurité des citoyens, on joue avec la sécurité des enfants, M. le Président.

M. Chevette: Oui, mais parle sur le fond.

M. Gobé: Puis je me fais encore interpellé.

M. Chevette: Tu parles de n'importe quoi. Parle sur le fond!

M. Bordeleau: M. le Président, qui a le droit de parole?

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, s'il vous plaît. Il y a quand même un lien avec les fauteuils pour enfants et le projet de loi. Il y a effectivement un lien, que ça vous plaise ou pas...

M. Chevette: Qu'il lâche le ministre! Moi, je ne me laisserai pas manger la laine sur le dos par lui, c'est-u clair?

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, s'il vous plaît, je demande votre collaboration parce que ça devient pas trop facile pour le président. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, M. le Président. Donc, il faut absolument que nous nous penchions, que le gouvernement et que le ministre se penchent sur cette disposition. Je répète, le coroner a dit: Deux des huit enfants — c'est dans son rapport — auraient pu être sauvés.

Maintenant, en ce qui concerne les autres systèmes d'attache, probablement qu'ils étaient inadéquats parce que, s'ils avaient été adéquats, eh bien, il y aurait peut-être encore eu moins de dégâts. Et je peux le lire, ce qu'il dit: «Même s'il est peu probable qu'un dispositif de retenue adéquat aurait pu sauver la vie pour au moins six des enfants au moment de cet accident tragique en particulier, au moins deux d'entre eux auraient probablement eu de meilleures chances de survie s'ils avaient été correctement retenus à l'intérieur du véhicule.» C'est à la page 11 du rapport du coroner. D'accord?

«Le coroner recommande au ministère des Transports du Québec d'exercer un leadership en matière de législation et de réglementation et de lever les ambiguïtés actuelles. Je suis en plein dans le dossier, c'est le coroner qui recommande ça. Le coroner recommande au ministère de la Sécurité publique — ça, c'est à la page 11 — de s'assurer qu'une formation sur la réglementation des dispositifs de retenue des enfants à bord des véhicules moteurs est disponible pour les policiers du Québec et d'inciter les corps policiers à y

inscrire leurs membres.» C'est aussi à la page 11 du rapport du coroner, M. le Président.

Et mon collègue le député de Shefford nous disait précédemment dans son intervention qu'à l'Institut de police de Nicolet, eh bien, ce cours-là, le cours est optionnel. Donc, on n'a pas jugé utile de faire en sorte que ces mesures importantes pour la sécurité soient obligatoires. Alors, nous souhaiterions que...

Le ministre a passé des projets de loi sur le taxi puis d'autres, puis il est arrivé avec un paquet d'amendements. Il a dit: Voilà, je suis prêt à amender ça, puis il nous arrive avec des amendements. Il me semble qu'il pourrait peut-être profiter du projet de loi pour régler cette problématique et voir à ce qu'on sorte d'ici avec quelque chose qui corresponde le plus possible aux critères de sécurité et en particulier au rapport du coroner.

Et je tiens à féliciter les gens, nos experts techniques ici, de notre formation politique, qui ont fait ce travail de recherche assez rapidement — le projet de loi a été déposé quand même assez rapidement — et pour la perspicacité avec laquelle ils se sont rendu compte que, dans ce projet de loi, il manquait certaines de ces dispositions qui sont très importantes, vu que le coroner a pris la peine de les mentionner spécifiquement.

Alors, M. le Président, vous comprendrez que je souhaite, et je présume que mes collègues aussi, que nous profiterons de ce projet de loi, de cette étude pour corriger les lacunes, corriger les manquements ou les oublis qu'on y retrouve.

● (12 heures) ●

Le ministre nous disait précédemment: Le coroner me l'a dit. Le coroner, le coroner, oui, mais, s'il y a des choses que le coroner a dites qui ne sont pas dans le projet de loi, peut-être devrions-nous entendre le coroner. On pourrait revenir plus tard là-dessus, dire au coroner: Viens devant la commission parlementaire puis explique-nous, ce qu'il y a dans le projet de loi, si ça correspond exactement à ce que vous avez fait comme recommandations. C'est une suggestion qu'on pourrait faire, et la commission pourrait en faire une, séance de travail, avec le coroner. C'est une suggestion ici que je suis prêt à faire et qui peut-être agréerait à mes autres collègues, je ne le sais pas, mais il me semble qu'on ne peut pas légiférer, lorsque la vie des enfants est en jeu, dans l'ambiguïté.

Alors, voilà, M. le Président, pour mes remarques préliminaires.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres... Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Alors, je vais prendre quelques minutes pour faire des remarques aussi par rapport au projet de loi n° 172 qui nous est présenté.

Je veux juste d'abord mentionner que j'ai de la misère à accepter que — si on est convoqué ici, je pense qu'on l'a été pour une bonne partie de la journée, pour discuter du projet de loi n° 172 — le ministre ne soit pas capable d'accepter qu'on puisse faire des commentaires

alors que, sur le fond du projet de loi, on est d'accord avec le projet de loi, on a offert notre collaboration. Mais ça ne veut pas dire que, parce qu'on est d'accord avec le projet de loi, M. le Président, on va accepter de voter un projet de loi un, deux, trois pour faire plaisir au ministre, pour qu'il s'en aille vaquer à ses occupations par la suite.

Le projet de loi concerne des actions qui sont prises dans la bonne direction, mais il y a possiblement aussi d'autres modifications qui pourraient être apportées ou d'autres suggestions qui ont été faites qui mériteraient qu'on les discute et qui mériteraient que le ministre y accorde une certaine attention aussi de façon à améliorer le projet de loi.

Alors, M. le Président, quand le ministre réagit avec impatience parce qu'on fait des commentaires, je pense qu'il devrait plutôt accepter la collaboration de l'opposition, qui a accepté que ce projet-là puisse être éventuellement débattu et adopté dans les meilleurs délais possibles. Mais on va faire le travail comme on doit le faire, c'est-à-dire qu'on va en discuter, et, s'il y a des modifications qu'on pense qu'on devrait apporter au projet de loi, on va les suggérer. On espère que le ministre aura autant d'ouverture et pourra les accepter aussi, de façon à ce que le résultat final soit à l'avantage de l'ensemble des citoyens du Québec, c'est-à-dire que les citoyens soient mieux protégés et surtout les jeunes enfants.

Alors, je pense que le ministre devrait prendre sa patience en main et aborder les projets de loi de façon ouverte puis en laissant le droit de parole à l'opposition. Ses collègues aussi du côté ministériel qui ont regardé le projet de loi et qui auraient possiblement des commentaires à faire aussi pour améliorer le projet de loi devraient peut-être les faire.

Alors, M. le Président, le projet de loi n° 172 concerne plusieurs problèmes reliés à la sécurité routière, et le ministre a décidé de tenter d'arriver à certaines solutions à l'intérieur du projet de loi n° 172. Alors, on touche à différents problèmes. On touche à des questions de vitesse dans les zones scolaires, on touche au problème de la vitesse pour les véhicules hors normes, on touche éventuellement au problème du nombre de passagers qui peuvent prendre place dans un véhicule, et ça, ça touche la problématique dont on a malheureusement été témoin, c'est-à-dire l'accident de Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet.

Alors, évidemment c'est un événement extrêmement malheureux qui est survenu, et, dans la mesure où on pourra prendre des décisions et adopter un projet de loi qui améliore la sécurité des jeunes, bien, je pense que l'opposition va collaborer entièrement à toute amélioration possible, et c'est dans cet esprit-là que mon collègue le député de Shefford a dit qu'on apporterait notre collaboration au projet de loi. Maintenant, il y a possiblement d'autres choses dont on pourrait discuter aussi pour en faire un meilleur projet de loi, M. le Président.

Alors, dans le projet de loi aussi, on retrouve des questions qui concernent les passagers sur des motocyclettes, des modalités pour les ententes avec les municipalités concernant les zones de vitesse, les inspections d'autobus, de minibus et de véhicules lourds. Alors, il y a une foule de sujets qu'on traite comme ça.

Alors, ce n'est pas vrai, M. le Président, que le projet de loi n° 172 traite seulement du problème qu'on a vécu, c'est-à-dire l'accident de Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet. Alors, il y a d'autres éléments qui ont leur mérite, et on les discutera au fur et à mesure.

Mais concernant ce qui est peut-être le plus frappant, la question de l'accident et du décès de plusieurs jeunes, il y a quand même des éléments qui demeurent en suspens. Et je pense que les éléments qu'on apporte dans le projet de loi sont valables, ils vont dans le bon sens, excepté qu'il y a peut-être d'autres éléments aussi auxquels le coroner a fait référence et qui ne sont peut-être pas suffisamment traités. Et on aura l'occasion de questionner le ministre là-dessus et de voir dans quelle mesure il peut nous apporter des éléments qui vont nous convaincre que ce n'était pas approprié de retenir certaines recommandations du coroner, ou de les retenir, ou de quelle façon il compte y répondre éventuellement.

Entre autres, M. le Président — mes collègues y ont fait référence tout à l'heure — il y a des éléments qui concernent les dispositifs de retenue comme tels pour les enfants. Bon, il y a les sièges, ça, c'est un élément, mais il y a les dispositifs comme tels de retenue des sièges auxquels le coroner a fait référence et qu'on voit plus ou moins bien abordés dans le projet de loi.

Il y a également toute la question du respect de la réglementation. On a vu que les policiers n'ont malheureusement pas toute la formation nécessaire pour faire accepter la réglementation qui existe concernant les sièges d'enfant. Et je me souviens d'avoir vu, il y a déjà plusieurs mois — je ne sais pas si c'était avant l'accident de Nicolet ou après — un reportage à la télévision où on démontrait clairement que les policiers n'étaient pas informés des règlements qui existaient et ne les faisaient pas appliquer. Alors, évidemment, je pense que c'est de la responsabilité du gouvernement de s'assurer qu'au moins les policiers connaissent la réglementation et aient la formation nécessaire pour faire les vérifications utiles pour s'assurer que les sièges d'auto répondent à des critères de sécurité absolument indispensables.

Alors, à ce niveau-là, M. le Président, on ne trouve pas grand-chose dans le projet de loi, sur la question de la formation des policiers. Et une question qu'on peut se poser, c'est jusqu'à quel point il y a eu des contacts et des discussions que le ministre a eus avec son collègue le ministre de la Sécurité publique pour faire en sorte que cette partie-là de la problématique soit bien couverte. Alors, évidemment on n'a pas d'éléments précis dans le projet de loi. Alors, peut-être que dans les discussions qu'on pourra avoir le ministre pourra nous répondre à ce niveau-là.

Alors, M. le Président, c'est les seuls commentaires que je voulais faire. Je ne prendrai pas du temps, là, inutilement pour faire des remarques. Je pense bien que notre perception du projet de loi et la perception aussi des gens, qui pourront regarder le projet de loi n° 172, en arriveront à la conclusion qu'il s'agit d'amélioration mais que ça ne répond peut-être pas nécessairement à tous les aspects du rapport du coroner concernant l'accident de Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet.

Alors, on aura l'occasion d'en discuter plus longuement. Et je pense qu'on a du temps en avant de

nous pour le faire. On est prêt à collaborer, on va le faire. On a promis notre collaboration dans ce sens-là, on va continuer, excepté qu'on va prendre le temps de discuter les différentes suggestions d'amélioration qu'on pourrait apporter et on espère que le ministre acceptera de son côté aussi de prendre le temps de travailler avec les députés de l'opposition et ses collègues du côté ministériel pour améliorer le projet de loi n° 172, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de l'Acadie. Est-ce qu'il y a d'autres interventions au niveau des remarques préliminaires de la part des députés? Non.

Étude détaillée

Code de la sécurité routière

Champ d'application et définitions

Alors, nous allons maintenant entreprendre l'étude détaillée du projet de loi et prendre en considération l'article 1 du projet de loi. M. le ministre des Transports.

M. Chevrette: M. le Président, l'article 4 du Code de la sécurité routière, modifié par l'article 315 du chapitre 12 des lois de 2000, est de nouveau modifié par le remplacement, dans le paragraphe 3° de la définition de «chemin public», de «5.1» par «5.2».

En fait, la modification vise exclusivement à corriger une erreur technique occasionnée par l'entrée en vigueur simultanée de deux lois modifiant le Code de la sécurité routière, qui introduisait le nouvel article 5.1. Il s'agit du chapitre 56 des lois de 1996 et du chapitre 40 des lois de 1997.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Si je peux vous poser une question?

Le Président (M. Lachance): Ah, oui, oui, vous pouvez, vous êtes à l'endroit pour ça, M. le député.
● (12 h 10) ●

M. Brodeur: Oui, je peux sûrement? On peut-u imaginer l'explication, parce que je peux bien me forcer pour comprendre le sens mais... Donc, on peut-u... Par une image souvent, on peut... quand on image une chose, M. le Président, on peut comprendre. Tel que libellé là, M. le Président, ce n'est pas clair pour moi. Tout ce que je désire, c'est tout simplement comprendre le sens de cet article-là.

M. Chevrette: Si vous comparez la définition des mots «chemin public» qui avait été introduite avec la nouvelle définition de «chemin public», vous verrez que, dans le texte actuel, c'est dans le présent Code: «À moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots "chemin public": la surface du terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un

de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables à l'exception:

«3° des chemins que le gouvernement détermine, en vertu de l'article 5.1, comme exclus de l'application du présent Code.»

Donc, dans tout l'article, vous avez changé 5.1 par 5.2. C'est la seule.

M. Brodeur: O.K. Donc, c'est la description du chemin public. N'y aurait-il pas lieu d'ajouter ou au moins d'y réfléchir sérieusement lorsqu'on parle de chemin public... Parce que, là, on parle seulement de ce qui est du domaine public, donc provincial, fédéral ou municipal, est-ce qu'il aurait lieu de régir aussi dans certains cas les lieux privés mais qui sont empruntés par le public?

M. Chevette: C'est vraiment du chemin public, c'est un chemin d'ordre public, et on légifère pour les chemins d'ordre public.

M. Brodeur: D'ordre public. Si on prend, par exemple, un accident hypothétiquement dans une cour de centre d'achats?

M. Chevette: Ce n'est pas un chemin public.

M. Brodeur: Ce n'est pas un chemin public, sauf qu'ils peuvent être aussi graves que d'autres.

M. Chevette: La responsabilité civile n'est donc pas dévolue à l'État. On légifère en fonction de nos routes, là.

M. Brodeur: O.K. Bien, à ce moment-là, est-ce que...

M. Chevette: On n'est pas rendu dans les cours d'école, à l'intérieur d'une cour d'école ou dans...

M. Brodeur: Non, non, la règle de sécurité doit quand même...

M. Chevette: ...ou encore dans une cour privée. C'est les chemins publics. Dans cet article-là, on légifère pour les terrains publics. Quand on voudra légiférer sur la responsabilité civile dans une cour d'école ou dans un centre d'achats, ce sera une autre législation. Mais là ici on est convoqué pour discuter d'un chemin public, cet article-là.

M. Brodeur: Je comprends bien, M. le Président, là, mais il faudrait s'entendre sur une autre chose aussi, là. J'étais rendu dans le milieu de ma phrase. Je comprends que le ministre est anxieux de répondre.

M. Chevette: Ah! excuse. Bien, non, mais c'est parce que c'est vraiment chemin public.

M. Brodeur: Oui, ça, je comprends que le ministre est anxieux de répondre, là. On avait déterminé

tantôt que, lorsqu'il y en a un qui aura terminé, l'autre pourrait y répondre. On sait que, de plus en plus, M. le Président... Puis là je ne lui demande pas ça pour corriger cet article-là immédiatement. Si je prends la parole du ministre, il est censé y avoir un autre projet de loi, peut-être au printemps, là, concernant... vous avez parlé de sièges de bébés durant votre intervention au salon bleu la semaine dernière.

M. Chevette: Oui, oui, mais je le sais, je l'ai entendu, ça, dans la bouche d'un de vos deux collègues, là. Mais là il ne faudrait pas se mêler de Parlement. Les constructions de véhicules, M. le Président, ça ne se discute pas ici, c'est au gouvernement fédéral. Au cas où on voudrait tout changer, là. On va y aller dans nos juridictions ici, là.

Mais je parle, au printemps, nous, qu'on va essayer d'édicter des normes de sécurité au Québec dans le cadre des juridictions qui nous sont dévolues. Et c'est ce qu'on va faire avec le ministère de la Famille et de la petite enfance en particulier parce que ça nous apparaît un peu flou. Sauf que les normes de production, de construction, on se trompe de Parlement.

M. Brodeur: Donc, M. le Président, je vais terminer ce que j'étais en train d'exposer. Dans ce projet de loi là, le chemin public, donc, si je peux donner une image, supposons que quelqu'un a un véhicule, un Plymouth ou un Voyageur, par exemple, il y a sept places, ils sont 12 dans l'affaire, donc on se comprend que, s'ils sont sur le chemin public, c'est illégal.

M. Chevette: Ça, on l'a dans la loi présente. On ne peut pas dépasser le nombre de sièges. Vous allez l'avoir.

M. Brodeur: O.K. Sur le chemin public?

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: O.K. Donc, peu importe ce qui pourrait se passer dans un terrain de centre d'achats où une bande de jeunes tournent, cette loi-là — le sens de ma question, si je peux y arriver, là — c'est qu'elle ne pourrait pas s'appliquer dans un éventuel accident sur un terrain qui n'est pas public mais qui est utilisé par le public. Donc, à ce moment-là, le projet de loi, la loi ne s'appliquerait pas. Là est ma question, M. le Président. Après trois fois, j'ai réussi à me rendre au bout.

M. Chevette: Oui, mais, écoutez, l'article qu'on discute là, c'est sur un chemin public.

M. Brodeur: Je sais.

M. Chevette: C'est-u correct?

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: Donc, on légifère pour l'utilisation des véhicules sur un terrain public, sur un chemin public. Ils embarquent 14 dans un panel, dans un champ, puis ils se promènent, ce n'est pas sur une route publique, c'est une responsabilité civile qui relève

d'un autre... Là, la responsabilité civile, c'est de l'individu, ou du propriétaire du véhicule, ou du propriétaire du champ dans lequel ils se promènent. Mais on ne légifère pas en fonction de cela. Quant au nombre de sièges par contre, pour emprunter les routes publiques, ça, on y touche dans un article subséquent.

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

M. Brodeur: Oui, ça, je comprends bien, M. le Président. Je ne parle pas dans le champ. Dans le champ, ils peuvent être 25 dans l'auto, on ne peut rien y faire.

M. Chevette: Mais ce n'est pas plus brillant. Mais il y a une responsabilité civile pareille.

M. Brodeur: Oui, oui. Ça, je comprends très bien ça. Sauf qu'il y a des endroits, M. le Président, puis la vie moderne fait en sorte qu'on se promène, par exemple... En prenant dans mon comté, par exemple, on a l'autodrome, l'autodrome de Granby, où il y a des milliers de spectateurs qui vont là le vendredi soir. Ça arrive en gang. Puis, quand ça sort de là, ils se sentent tous des pilotes de course. Et on voit régulièrement, dans la cour de l'autodrome, des sparages terribles — ça va peut-être être difficile pour le *Journal des débats* d'écrire sparage, là — mais on en voit. Donc, c'est sur un terrain privé, donc ce n'est pas régi par la loi.

Donc, c'est pour ça que j'indique au ministre que, bien, la définition de chemin public, qui est restrictive, souvent on a sur un terrain privé des conduites qui sont relativement dangereuses et qui, à ce moment-là, mettent la vie d'autres personnes en danger, incluant les gens qui sont dans ce véhicule-là, et qu'à ce moment-là la loi ne pourrait pas s'appliquer dans une éventuelle situation. Là je ne parle pas dans le champ, quand on embarque 22 dans la voiture pour s'en aller cueillir des fraises, ça, c'est autre chose. Mais en particulier dans ces cas-là, M. le Président.

(Consultation)

M. Chevette: Pour répondre un peu plus à fond, ils ne pourraient pas s'énerver dans un terrain de centre d'achats s'ils n'avaient pas d'immatriculation, par exemple. Là, on pourrait intervenir, s'il n'avait pas son immatriculation, permis de conduire également.

M. Brodeur: Oui, vous pourriez intervenir mais est-ce que la loi s'appliquerait? Est-ce qu'on pourrait le pénaliser en vertu...

M. Chevette: La loi actuelle...

M. Brodeur: ...en vertu de celle-là ici.

M. Chevette: Bien, c'est la loi qui va comprendre cet article-là. C'est le Code de la sécurité routière, là. Puis le Code de la sécurité routière prévoit que ça te prend une immatriculation pour circuler sur les terrains publics et dans les endroits publics tels que centres commerciaux, l'immatriculation et le permis de

conduire. Également, s'il avait un accident, ils relèveraient du Code.

M. Brodeur: Ils relèveraient du Code?

M. Chevette: Sur des endroits dits publics mais identifiés dans le Code.

M. Brodeur: N'y a-t-il pas imprécision lorsque la définition de chemin public ne comprend pas ces terrains-là?

M. Chevette: Non, non, c'est spécifique à d'autres articles; je ne me souviens pas lesquels, là.

M. Brodeur: Quels articles peut-être, juste pour éclairer ma lanterne, là?

M. Chevette: On va vous sortir le numéro de l'article, je vous le donnerai.

Une voix: Les articles 21, 35.

M. Chevette: Il y en a trois ou quatre. Il y a 21, 35, 65 et 97.

M. Brodeur: Merci pour le café.

Le Président (M. Lachance): Vous voyez, vous n'avez pas d'ennemis ici.

M. Brodeur: Oui, c'est ce que je me disais. On écoute le ministre depuis quelques jours, je vois que je n'ai pas d'ennemis ici, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va sur l'article 1? M. le député de Saguenay m'avait demandé la parole.

M. Gagnon: Oui. Juste un commentaire, j'aimerais soumettre à la considération du ministre et puis aux gens du ministère une particularité en ce qui concerne certains chemins qui sont abondamment utilisés par le public, les chemins de voirie forestière. Dans des régions comme la mienne, où plusieurs de nos concitoyennes, de nos concitoyens empruntent ces routes, il y a là une particularité à laquelle on devrait réfléchir davantage pour trouver une façon d'assujettir certaines règles aux conséquences des façons de conduire — c'est ça, des façons de conduire. Je veux faire référence à un rapport de coroner qui avait été publié sur cette question-là et j'aimerais que le ministre éventuellement introduise ou étende à ces chemins-là cette particularité-là.

● (12 h 20) ●

M. Chevette: Je pense que toute la notion des chemins de forêt est abordée sur les fins... Ce n'est pas couvert par la Sûreté nécessairement. Il y a des articles qui les couvrent pour fins d'indemnité en cas d'accident mais qui ne sont pas couverts nécessairement par le contrôle policier.

Je vous donne un exemple. Sur toutes les autoroutes du Québec, c'est clair que ça, c'est la Sûreté du Québec. Certaines routes, c'est la police locale et/ou

la police de la STCUM. Quand on tombe dans les routes forestières, il y a des routes forestières qui ne sont nullement couvertes, d'autres qui le sont parce qu'elles constituent un lien intermunicipal. Mais il y a des articles particuliers.

M. Gagnon: Moi, tout ce que je veux indiquer, c'est que la sécurité, même sur ces chemins-là, a autant d'importance que sur la route nationale.

M. Chevette: Bien sûr, mais ce que je veux dire...

M. Gagnon: C'est des chemins qui sont abondamment utilisés.

M. Chevette: Oui, je comprends ça, qu'il y ait beaucoup d'articles là-dessus, mais je veux bien comprendre. On est à la correction d'une erreur technique, erreur technique qui change un numéro 5.1 par 5.2.

M. Gagnon: C'est correct.

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

M. Gobé: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Toujours sur l'article 1.

M. Gobé: Oui, oui, M. le Président. M. le ministre, là on parle des chemins publics, puis je pense qu'on a défini un peu, précisé même, pour le bénéfice des membres de la commission, c'était quoi, un chemin public.

On sait que vous avez dit: Un centre commercial... enfin il y a un certain nombre de définitions. D'ailleurs, centre commercial, c'est exact parce que, lorsqu'on est stationné sur un centre commercial à la place pour les handicapés, qu'il y a une pancarte officielle, les policiers de la municipalité sont habilités à venir donner une contravention. Donc, je présume que le Code de la route à ce moment-là doit s'appliquer pour d'autres dispositions. Mais c'est toujours bon de le préciser.

Mais, pour les chemins privés, prenons par exemple... Je ne parle pas d'un petit chemin qui va au bout d'un lac. Prenons un exemple, un chemin privé de 7 km, 8 km, 10 km. Qu'est-ce qui arrive dans ce cas-là? Est-ce que les dispositifs...

M. Chevette: Le chemin privé de 7 km, 8 km, 10 km est un chemin privé de 7 km, 8 km, 10 km qui appartient au privé. Et il va à son érablière par son petit chemin de 7 km, 8 km, 10 km et il y va avec toutes sortes de véhicules qu'il veut bien. Il peut avoir un VTT, il peut avoir un skidoo, il peut avoir un tracteur, il peut avoir un tacot, il peut avoir une minoune. Mais on ne réglemente pas si ce n'est que des véhicules qui prennent les voies publiques. C'est-u clair, ça? Vous parlez d'un terrain privé. Là, vous êtes rendu dans les terrains privés.

M. Gobé: Oui, mais est-ce que...

M. Chevette: Sur votre terrain, vous pouvez même me faire arrêter sur votre propre terrain si vous n'avez pas une immatriculation, parce qu'il peut constituer un danger pour d'autres personnes. Ça, ça fait partie de la loi.

M. Gobé: Donc, si je comprends bien, un domaine qui, je ne sais pas, moi, comprendrait un lac, qui comprendrait des installations de camping que des touristes emprunteraient pour se rendre — ça peut être 10 km, 15 km, 20 km — n'est pas soumis aux dispositions du Code de la route.

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on attend une réponse?

M. Gobé: Bien oui, je veux savoir...

M. Chevette: Est-ce qu'il pourrait le répéter, M. le Président, lentement...

Le Président (M. Lachance): Oui. Allez-y, M. le député de LaFontaine.

M. Chevette: ...que je comprenne son savant questionnement.

M. Gobé: Ce que je veux savoir, M. le ministre, c'est si les dispositions qu'on retrouve dans le projet de loi en matière de sécurité — d'accord? — sur un chemin... Je prends un exemple. Ça existe au Québec...

M. Chevette: Mais là on est rendu à l'article par article, là.

M. Gobé: Oui, mais on est au premier jugement. L'article premier, il parle des chemins publics. Là, moi, je pose la question à savoir...

M. Chevette: Non, mais l'objectif est-u changé? L'article 5.1 par 5.2. En quoi le chemin privé de 7 km doit être emprunté? C'est parce que je ne comprends pas.

M. Gobé: Bien, je veux savoir si les dispositions de ce qu'on va étudier par la suite...

M. Chevette: Bien, par la suite, on va les voir un après l'autre.

M. Gobé: ...s'appliqueront sur un chemin privé et non pas sur un chemin public. Elles ne... sur un chemin public, mais vous pouvez avoir une circulation très importante. Vous pouvez avoir un camping avec 200 ou 300 personnes, 150 voitures, 200 voitures qui passent là à tous les jours.

M. Chevette: Un chemin privé qui est ouvert au public est réglementé en vertu de la loi sur la sécurité publique. Voulez-vous avoir les numéros d'articles?

M. Gobé: Non, non. M. le ministre, moi, je ne veux pas commencer à...

M. Chevette: Non, non, mais c'est quoi, vous visez? Je veux être capable de répondre.

M. Gobé: Bien ce que je veux savoir, c'est si... C'est parce qu'il y a des endroits où justement ce qu'on veut prévenir, sécurité des enfants dans les vans, eh bien, où il y en a en plus grande partie, en particulier les domaines de camping l'été. Et je veux savoir si, sur ces chemins que j'ai déjà pris, où j'ai vu qu'il y a des gens qui roulaient très vite quelquefois, ça s'applique. C'est tout. Ce n'est pas...

M. Chevette: Je vous ai répondu que, sur les chemins privés qui sont ouverts au public, il y a une réglementation, les normes de sécurité s'appliquent.

M. Gobé: Bon! Alors, c'est ça que je voulais savoir, M. le ministre. Au début, vous avez dit: Non, il fait ce qu'il veut, il est chez lui.

M. Chevette: Bien là c'est parce que vous n'avez même pas précisé que c'était un accès privé... au public. Votre première question pouvait avoir tout simplement un effet de quelqu'un qui part de sa ferme puis qui monte à son érablière. C'est ça que ça veut dire, chemin privé, aussi.

M. Gobé: Oui, oui, je comprends, M. le ministre. Mais il ne faut quand même pas...

M. Chevette: À une question précise, réponse précise.

M. Gobé: Il ne faut quand même pas tomber...

M. Chevette: Bien, ça existe en masse.

M. Gobé: ...dans les sophismes. C'est exact, mais, vous savez...

M. Chevette: Non, non. Il y a beaucoup de chemins privés...

M. Gobé: Oui, oui.

M. Chevette: ...qui ne servent qu'exclusivement... Quelqu'un qui a des lots contigus, il a quatre, cinq lots contigus d'un mille de longueur, il peut tout simplement avoir un chemin privé, tout à fait privé, puis c'est marqué «strictement privé», puis qui lui appartient seulement à lui, puis il n'y a aucun accès au public. Ça existe, ça.

M. Gobé: Oui, oui. Bien, je suis tout à fait d'accord. Pour aller à mon chalet, j'ai une pancarte en avant, «terrain privé», personne n'a à se promener sur le chemin. Je suis d'accord avec vous.

M. Chevette: Donc, s'il arrivait quelque chose chez vous, vous ne seriez pas responsable.

M. Gobé: C'est exact. C'est ça que... O.K.

M. Chevette: Bon. On s'entend bien, j'ai répondu ça il y a 10 minutes.

M. Gobé: Mais, dans le cas d'un camping ou d'une érablière, où les gens ont à se rendre à l'intérieur d'une propriété, même si le chemin est entretenu par le propriétaire, la réglementation du Code de la route, donc, s'applique en ce qui concerne la sécurité, en ce qui concerne, enfin, les dispositions...

M. Chevette: Pour la troisième fois, je vous confirme que oui.

M. Gobé: Merci, M. le ministre. C'est tout là l'essentiel de ma question n° 1.

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

M. Bordeleau: Moi, je veux juste bien comprendre la remarque du député de Saguenay, tout à l'heure, qui parlait des chemins forestiers. Est-ce que le Code de la sécurité routière, avec les modifications qu'on pourrait y apporter aujourd'hui, ça s'applique sur les chemins forestiers?

M. Chevette: On verra quel article. Mais pour l'instant la question était d'ordre général, si j'ai bien compris, et la question d'ordre général, c'est que les individus, en cas d'accident, sont couverts même dans les chemins forestiers, mais ne sont pas nécessairement couverts par les différentes sûretés, les différentes polices.

M. Bordeleau: Non, mais la question que je pose, moi, c'est: Est-ce que les gens qui utilisent les chemins forestiers doivent respecter le Code de la sécurité routière? C'est ça, la question, là.

M. Chevette: Si c'est ouvert au public, j'ai répondu.

M. Gobé: Est-ce qu'il y a des chemins forestiers privés?

M. Chevette: Il y a des chemins forestiers privés pour quelqu'un qui exploite sa propre terre lui-même, avec du reboisement, puis qui sort ses sapins de Noël, puis qui les emmène sur le bord de la rue. Mais il y a des chemins forestiers qui sont ouverts, qui ont été bâtis, qui appartiennent maintenant soit à des zeccs, qui sont entretenus par des zeccs, ou bien par des pourvoyeurs.

M. Gobé: Le lac des Neiges, c'était quoi, ça?

M. Chevette: C'est un chemin privé sur les terres publiques, mais ouvert au public. Donc, il y a une responsabilité civile des organismes.

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

Des voix: Oui.

Immatriculation des véhicules

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 2. M. le ministre.

M. Chevette: L'article 2, M. le Président, je n'ai pas l'intention de le lire. C'est: 77, 80, 80.2 et 80.4 sont abrogés.

M. Gobé: Ça veut dire?

M. Chevette: Ça veut dire que c'est une modification de concordance. Les articles 77, 80.2, 80.4 font référence aux articles 192 et 193, qui ont été abrogés par le chapitre 56 des lois de 1996. Donc, ces articles prévoyaient une sanction additionnelle pour une personne qui était reconnue coupable d'avoir conduit pendant une sanction de son permis.

Donc, l'accumulation des sanctions additionnelles était telle qu'elle maintenait des conducteurs dans un cercle de délinquance au lieu de les inciter à changer leur comportement. Donc, certains conducteurs ne pouvaient récupérer leur permis avant une décennie, et on avait changé ça. Donc, il s'agit de la concordance et d'abroger ces articles.

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

M. Chevette: Ça a été changé par la saisie de véhicule par la suite.

M. Bordeleau: O.K. Non, c'est ça, je voulais que le ministre m'explique qu'est-ce que c'était, le nouveau processus.

M. Chevette: C'est la saisie.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté? Adopté. Article 3.

M. Chevette: L'article 97 de ce Code est modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne du premier alinéa, du mot «un» par le mot «son». Donc, au lieu de lire «un» permis, c'est «son» permis.

M. Bordeleau: C'est quoi, la différence que ça fait concrètement dans...

M. Chevette: Précision est apportée à l'article 97 pour éviter un risque d'interprétation inexacte, puisque l'intention est bien d'avoir une personne qui est en possession de son propre permis et non pas du permis d'un autre.

M. Bordeleau: Ah, O.K.

Le Président (M. Lachance): L'article 3 est adopté?

M. Gobé: Alors, est-ce que ça a déjà... concrètement, le problème, ou c'est en prévision de...

M. Chevette: Il y a des procureurs qui se sont essayés.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 3 est adopté?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Lachance): Article 4.

M. Chevette: L'article 99 de ce Code est modifié:

1° par le remplacement, dans la quatrième ligne du premier alinéa, des mots «autorisant la conduite du» par les mots «de la classe appropriée à la conduite de ce»;

2° par l'addition, à la fin du deuxième alinéa, de ce qui suit: «, lequel doit comporter, le cas échéant, les mentions prescrites par règlement.»

● (12 h 30) ●

Donc, le nouvel article se lirait comme suit:

«Le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant un véhicule routier autre qu'un cyclomoteur ou une motocyclette doit être assisté d'une personne qui est elle-même titulaire, depuis au moins deux ans, d'un permis de conduire valide de la classe appropriée à la conduite de ce véhicule. Cette personne doit prendre place à ses côtés et être en mesure de lui fournir aide et conseil.

«Elle doit également avoir avec elle son permis de conduire, lequel doit comporter, le cas échéant, les mentions prescrites par règlement.»

Avant, c'était: «Elle doit également avoir avec elle son permis de conduire.» Donc, c'est pour bien préciser qu'il y a des classes aux permis, donc il faut que la classe corresponde à la capacité de faire.

Le Président (M. Lachance): Oui, allez-y, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Ça, c'est pour les apprentis ou pour les jeunes, un jeune qui veut conduire une motocyclette, par exemple?

M. Chevette: L'accompagnateur.

M. Gobé: L'accompagnateur.

M. Chevette: Il faut que l'accompagnateur soit capable de donner des... qui suit l'autre ait la catégorie à laquelle l'autre aspire s'il veut lui venir en aide puis s'il veut donner des conseils. Si ça prend la classe 3, par exemple, il faut que ce soit sur son permis, classe 3.

M. Gobé: Là, il y a madame qui donne des trucs... Excusez, M. le ministre. J'ai eu un cas qui est venu à ma connaissance où un adulte accompagnait un jeune pour une motocyclette. Le problème, c'est que, même si l'adulte avait le permis, la bonne classe de moto, il y avait à peu près 15 ans qu'il n'avait pas fait de conduite de moto. Donc, autant dire que... c'est quelque chose qui se perd très vite. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu peut-être de prévoir dans ce cas-là — parce que, quand on parle d'accompagnateur, on parle de quelqu'un qui

est capable de fonctionner — de prévoir dans le cas de certains permis, comme celui de motocyclette, qu'il devrait y avoir régulièrement... À moins que ça existe, vous allez me le dire, là. Vous m'excuserez de mon ignorance.

M. Chevette: Non, mais peut-être que, moi-même, je vous ai induit en erreur. L'article 99, c'est pour autre chose que la moto. On va relire l'article 99 tel que proposé.

M. Gobé: O.K.

M. Chevette: C'est bien marqué: «Le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant un véhicule routier autre qu'un cyclomoteur...» Quand vous m'avez demandé tantôt les permis d'accompagnateur, j'ai mordu à l'appât, mais, ici, on parle surtout de véhicules lourds.

M. Gobé: De poids lourds.

M. Chevette: Par exemple, si ça prend... Certains permis vont avoir un F dessus, par exemple, pour freinage pneumatique, M pour transmission manuelle, T pour train routier. Il faut qu'ils aient ça sur leur permis puis que ça corresponde au véhicule qu'ils conduisent.

M. Gobé: Et l'accompagnateur, à ce moment-là?

M. Chevette: L'accompagnateur, lui, doit avoir le permis de la classe appropriée, comme je vous ai répondu tantôt.

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

M. Bordeleau: Dans ce que vous venez de nous lire, on parle de «autre qu'un cyclomoteur». Juste pour ma compréhension, c'est quoi, ça, un cyclomoteur?

M. Gobé: Une mobylette.

M. Chevette: C'est une mobylette.

M. Bordeleau: Il y a une catégorie... C'est seulement une mobylette?

M. Chevette: Oui, c'est ce qu'on...

M. Bordeleau: Un bicycle... Une motocyclette, c'est-à-dire la même chose qu'un cyclomoteur?

M. Chevette: C'est une mobylette.

M. Gobé: C'est un 125 cc et moins, c'est ça?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: C'est ça?

M. Gobé: C'est-à-dire 125 cc?

M. Chevette: Un instant. C'est combien de cc, un cyclomoteur?

Une voix: Moins de 50.

M. Chevette: Moins de 50.

M. Gobé: Moins de 50 centimètres cubes.

M. Bordeleau: Alors, ça veut dire que ça couvre les motos, ça couvre...

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Quand on dit «autre qu'un cyclomoteur», ça couvre les motos, ça couvre les véhicules lourds...

M. Chevette: Ah! mais on dit plus que ça: «...autre qu'un cyclomoteur ou une motocyclette doit être assisté d'une personne qui est elle-même titulaire, depuis au moins deux ans, d'un permis de conduire valide de la classe appropriée à la conduite de ce véhicule.» En d'autres mots, vous ne pouvez pas être accompagnateur si ça ne fait pas deux ans que vous avez la classe appropriée pour accompagner l'individu.

M. Bordeleau: C'est vrai pour quelqu'un qui ferait un apprentissage de camion ou de n'importe quoi, là. C'est ça que je dois comprendre?

M. Chevette: Un camion, c'est encore pire.

M. Bordeleau: Oui, je suis d'accord, mais je veux dire, l'idée c'est ça, c'est qu'on doit avoir la catégorie...

M. Chevette: Il faut qu'il ait la classe minimalement depuis deux ans en plus.

M. Bordeleau: Oui.

M. Gobé: Mais quelqu'un qui a un permis d'apprenti déjà?

M. Chevette: Il ne pourrait pas accompagner un autre.

M. Gobé: Lui, il ne peut pas, il n'a pas deux ans.

M. Chevette: Il ne peut pas, parce que ça ne fait pas deux ans, puis il n'a pas la classe, puis il n'a pas la mention en plus, la mention dessus. Par exemple, s'il accompagnait quelqu'un qui conduit un train routier, l'accompagnateur est un apprenti, c'est clair que ça ne marche pas. Il pourrait être même camionneur, mais qu'il ait la classe M, mais qui n'a pas la lettre T pour train routier...

M. Gobé: Le frein pneumatique, par exemple.

M. Chevette: ...il ne pourrait pas.

M. Bordeleau: D'accord. Mais ce que mon collègue de LaFontaine tout à l'heure mentionnait, la question du nombre d'années... le fait que la personne a pratiqué régulièrement ou n'a pas pratiqué depuis, est-ce que c'est couvert en quelque part, ça? Une personne qui garde un permis...

M. Chevette: Actuellement, ce n'est pas couvert, mais on en entend parler depuis un certain temps, depuis qu'on a remis le cours.

M. Bordeleau: Pour les motos?

M. Chevette: Oui. Il y a des gens qui nous ont rapporté qu'il faudrait les obliger à un examen. On va le regarder dans la deuxième refonte, après les Fêtes. On va le regarder, cet aspect-là, parce que ça nous est soulevé à quelques reprises depuis quelques semaines.

J'ai un de mes amis qui m'a conté lui-même qu'il n'a pas fait de moto depuis une vingtaine d'années, et il est convaincu qu'il faudrait qu'il... parce qu'à l'époque il n'avait pas à en passer, mais il a toujours conservé son permis. Puis il dit très honnêtement: Moi, personnellement, je suis assez conscient pour ne pas prendre la route et je suis convaincu que j'ai besoin d'une pratique, d'un recyclage minimal, et ça, on le regarde, d'ailleurs, avec l'Association des motocyclistes du Québec.

M. Gobé: Moi-même, mon permis de conduire me donne le 6A, qui est toute motocyclette, et je dois vous dire pourquoi. C'est parce que, lorsque je suis arrivé ici, il y a 30 ans, j'avais produit mon permis de conduire français, que j'avais eu, pour qu'une conversion du permis de conduire militaire, que j'avais obtenu à l'école militaire d'Aix-en-Provence, où j'avais étudié... et là j'avais passé le permis motocyclette, voiture, camion lourd et char en même temps. Et j'ai été surpris, il y a quelque temps, en regardant mon permis de conduire d'une manière un peu plus proche, de voir que j'avais le droit de conduire toute motocyclette. Je ne vous souhaiterais pas, à personne, d'embarquer derrière moi sur une motocyclette parce que... Mais j'aurais le droit d'être accompagnateur, par exemple. Je pourrais servir de caution à quelqu'un.

M. Chevette: Mais on est en train de le revoir, ça. C'est trop important.

M. Gobé: Ça fait 30...

M. Chevette: D'ailleurs, les cours vont commencer. C'est en janvier que les cours de motocyclette, ça commence?

Une voix: Oui.

M. Gobé: À ce moment-là, est-ce qu'il ne serait pas sage de voir à ce qu'on enlève les mentions sur les permis de conduire des gens qui n'ont pas...

M. Chevette: Là, on enlèverait de l'acquis. Il va falloir au moins qu'on le dise publiquement avant de l'enlever.

M. Gobé: Oui. Je ne sais pas, je posais la question.

M. Chevette: Mais il y en a qui... je reconnais, moi, qu'il y en a qui sont venus me le dire, en toute honnêteté.

M. Gobé: Vous aussi, vous avez eu ça?

M. Chevette: Sauf qu'il faudra peut-être l'inclure dans un des thèmes de discussion pour au moins que le public soit avisé, et non pas, du jour au lendemain, qu'il voit la marque disparue puis qu'il ne sait pas pourquoi.

M. Gobé: Oui, oui, c'est sûr.

M. Chevette: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, on parle dans la loi de cyclomoteur, de motocyclette... Au niveau des motoneiges, est-ce que ça fait partie aussi du même type de véhicule, parce que, pour une motoneige, ça prend également un permis de...

Une voix: Ça prend un permis de conducteur?

M. Côté (La Peltrie): J'imagine.

(Consultation)

M. Côté (La Peltrie): Mais un sentier de motoneige, est-ce que c'est public ou privé?

Une voix: Un VTT?

(Consultation)

M. Chevette: Pour ce qui est de la motoneige, il faut qu'il y ait un de l'ensemble des permis de conduire existants, ça peut être un permis de motocyclette, ça peut être un permis d'auto, en autant qu'il y a un permis de conduire. Puis il y a la plaque d'immatriculation payée, à ce moment-là, à l'assurance automobile, qui fait que l'individu qui a un permis de conduire puis qui est immatriculé bénéficie du système de la sécurité prévu à la SAAQ.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Oui. Mais peut-être que j'aurais une question supplémentaire qui se rapporte plus à l'article 1, même s'il est adopté. Un sentier de motoneige... quand on parle de chemin public, dans la définition de «chemin public», on parle de pistes, de voies cyclables. Est-ce que les sentiers de motoneige sont considérés comme un chemin public ou un chemin privé? Parce qu'il y a des sentiers de motoneige qui sont surveillés par la Sûreté du Québec.

M. Chevette: Bien, il n'y a pas seulement parce que... S'ils n'avaient pas à traverser certaines rues, ils ne seraient sans doute pas sous la sécurité de la Sûreté du Québec. C'est qu'ils empruntent souvent des accotements pour une période d'un demi-kilomètre, il y a ce qu'on appelle des traversées... Oui, c'est surveillé par la Sûreté du Québec. Mais, quand on autorise le public à emprunter, par exemple, une voie cyclable ou un sentier de motoneige, la vérification peut être faite en tout temps: A-t-il un permis de conduire pour être au volant d'une motoneige et est-il bien immatriculé en vertu de...

Une voix: ...

• (12 h 40) •

M. Chevette: Mais la définition, on dit ceci: «Permis de circuler. Pour emprunter un chemin public dans les conditions prévues à la présente loi, le conducteur d'un véhicule hors route doit être titulaire d'un permis qui l'autorise, en vertu du Code de la sécurité routière, à conduire un véhicule routier sur un tel chemin et qui doit respecter les conditions et les restrictions qui s'y rattachent.» C'est l'article 18, paragraphe 2, dans le permis de circuler.

M. Gobé: Ce n'est pas un véhicule routier, c'est une motoneige.

M. Chevette: On parle d'un véhicule hors route, est-ce qu'on peut...

M. Côté (La Peltrie): Donc, un sentier de motoneige, c'est considéré comme un chemin public.

Une voix: Non...

M. Chevette: Au sens de la loi... C'est l'individu. Le chemin public, c'est quand il traverse un chemin public. S'il y a un accident, par exemple, une motoneige arrive... Prenez au coin de la voie de contournement de Joliette, là; les motoneigistes passent tous là. Il arrive un accident sur l'accotement, parce que le type s'enlève sur l'accotement, il se fait frapper par un véhicule automobile, il est sur un chemin public. Quand il y a un accident dans le bois, par exemple, il allait trop vite dans le bois ou... Il y a des normes de sécurité qui se donnent, mais, en plein bois, sur des corridors privés, ce n'est pas la police qui est là, c'est des gens qui se donnent une sécurité, un code de sécurité. Mais, s'ils ont payé une immatriculation, ils ont droit à des indemnités en vertu de l'assurance automobile. C'est ça que je veux dire. Ils sont payés comment? Au même titre qu'un autre sur un accident. Immatriculés. Nous, chaque fois qu'il y a un accident puis qu'ils traversent un chemin public, ce sont des gens qui sont protégés en vertu de la Loi sur l'assurance automobile.

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

M. Bordeleau: Oui.

(Consultation)

M. Bordeleau: Je voudrais juste continuer là-dessus. Une personne qui veut apprendre à faire de la motoneige, est-ce qu'elle doit être accompagnée? Est-ce que c'est couvert dans le règlement? C'est le même type de chose?

M. Chevette: Non.

M. Bordeleau: Elle n'a pas besoin d'être accompagnée.

M. Chevette: Il y a un cours obligatoire, je crois, pour les 14-16 ans.

M. Gobé: Pour ceux qui n'ont pas le permis de conduire alors?

M. Chevette: C'est ça.

M. Bordeleau: Puis la seule obligation que...

M. Chevette: Et c'est donné par la Fédération des motoneigistes.

M. Bordeleau: O.K. Alors, ça, c'est ceux qui n'ont pas... Ceux qui n'ont pas de permis, qui veulent apprendre, ils vont suivre ce cours-là. Après ça, ils vont avoir...

M. Chevette: Tout conducteur d'un véhicule hors route doit être âgé d'au moins 14 ans.

M. Bordeleau: Après ça, est-ce qu'ils vont avoir automatiquement...

M. Chevette: Bien, regardez qu'est-ce qui est dit ici: «Moins de 16 ans... s'il a moins de 16 ans, il doit être titulaire d'un certificat obtenu d'un agent habilité par le gouvernement attestant qu'il possède les aptitudes et les connaissances requises pour conduire un tel véhicule, à moins d'être autrement autorisé à conduire un véhicule hors route en vertu des lois et de son lieu de résidence.» Ça veut dire, s'il a un permis régulier.

Une voix: Les fédérations donnent des cours.

M. Chevette: Oui, les VTT et les motoneiges donnent des cours et nous avisent.

M. Bordeleau: Ce que vous avez lu pour 14-16, connaissances et... il y avait une couple de mots, là.

M. Chevette: L'âge minimum, c'est qu'il ne peut pas en avoir en bas de 14 ans...

M. Bordeleau: En bas de 14 ans, oui, ça va, 14-16.

M. Chevette: ...et moins de 16 ans, c'est là que vous avez l'obligation du cours. À moins qu'il ait un permis de conduire...

M. Bordeleau: Ce cours-là... c'est un cours qui est donné, bon, par les fédérations, mais c'est sanctionné par le ministère?

M. Chevette: C'est nous qui avons approuvé le contenu du cours.

M. Bordeleau: O.K. Alors, ça leur donne supposément une compétence minimale.

M. Chevette: Et c'est mon collègue Baril qui en est responsable.

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, une personne qui a un permis... Supposons que j'ai un permis de conduire une automobile et que je m'achète une motoneige, puis que je m'en vais là-dessus, demain matin, je peux embarquer là-dessus, conduire une motoneige, puis je n'ai rien à faire de... je suis correct, je suis en règle à ce moment-là.

M. Chevette: Actuellement, oui, monsieur. Vous avez un permis de conduire, vous vous achetez une motoneige, vous pouvez partir, effectivement.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il n'y a pas un problème un peu là-dessus? Parce qu'il me semble que... En tout cas, on voit souvent des accidents de motoneiges. On en a eu un grand nombre l'année passée. Est-ce qu'il n'y a pas des gens qui savent conduire une automobile... Mais ça ne veut pas dire, parce que tu sais conduire une automobile, que tu sais nécessairement conduire une motoneige. Tu pars avec ça tout de travers, puis tu te retrouves dans le chemin, puis un accident, puis, après ça, bien, on sait que c'est la population qui supporte, par le biais, au fond, de la SAAQ, tout ça, les accidents. Mais il n'y a pas une...

M. Chevette: C'est une assurance spécifique. La SAAQ ne couvre que les accidentés en bordure de la route et au croisement de routes. Pour le reste, c'est une assurance spécifique.

M. Bordeleau: Non, non, mais supposons que j'arrive à un croisement de routes, là... Je viens de m'acheter ça puis j'ai mes licences de conducteur d'automobile. Je pars là-dessus, j'arrive à une route, je ne suis pas capable de freiner, plus ou moins, parce que je ne maîtrise pas, c'est une autre machine complètement. J'en ai fait quelques fois, ce n'est pas du tout la même chose et ça prend une certaine habileté pour... Alors, j'arrive sur le bord d'un chemin public puis, boum! il y a un accident. Alors, à ce moment-là, la SAAQ va me couvrir. Mais est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de... Je ne sais pas, il me semble qu'on saute une étape facilement en disant: Bien, vous avez un permis pour conduire n'importe quoi, vous êtes bon pour conduire une motoneige.

M. Chevette: Je reconnais que vous avez raison, je veux dire...

M. Bordeleau: Au moins un minimum de sensibilisation.

M. Chevette: Mais je dois dire que la question des motoneiges, par exemple, c'est beaucoup mieux et beaucoup plus encadrée que ça ne l'a jamais été.

M. Bordeleau: Oui, oui, ça, je comprends.

M. Chevette: On a maintenant de la signalisation. Il y a eu au-delà de 20 000 panneaux de signalisation, l'an passé. Il y a beaucoup d'éducation qui se fait par les clubs de motoneige. On essaie maintenant, au niveau des VTT, de faire pareil. C'est plus difficile. Ils sont moins disciplinés, en tout cas, puis moins structurés.

M. Gobé: Moins organisés.

M. Chevette: Mais les clubs commencent à naître de plus en plus dans chacune de nos régions, on les soutient au niveau national puis on espère bien qu'ils vont emprunter la voie de la motoneige qui est devenue vraiment très disciplinée dans l'ensemble. Mais ça, vous aurez toujours des individus qui vont quitter, par exemple... Vous avez des accidents tôt l'automne; à un moment donné, il y en a un qui disparaît sous la glace. Il est parti tout seul, il aurait pu le faire... Ce n'est pas une question d'assurance automobile, ça, ou d'une politique, ou d'une loi, c'est une question de jugement d'individu, bien souvent. Mais, règle générale, moi, je dois louer le travail des dirigeants des clubs de motoneige, et on sent que cette volonté-là qui s'est manifestée maintenant chez les motoneiges est en train de se manifester chez les VTT.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez, au ministère, des données sur le nombre d'années d'expérience avec une motoneige des gens qui ont eu des accidents, des accidents ou des décès? Est-ce qu'on peut faire un lien entre une personne qui a moins d'expérience en motoneige et a un niveau d'accidents plus élevé qu'une personne qui a...

M. Chevette: C'est-à-dire que les seules données statistiques que l'on a, c'est aux intersections et sur la route.

M. Gobé: Oui, sur les chemins privés, c'est...

M. Chevette: On sait qu'il y a eu des... on peut vous dire, à l'automne, parce qu'on a accès à certains rapports de police... on dit: Tel individu a fait une embardée sur un lac. Mais, sur la route comme telle, tout ce qu'on peut vous sortir, nous autres, ce sont les données relatives à l'assurance automobile.

M. Bordeleau: Est-ce qu'on a une idée juste approximative du nombre d'accidents qu'il peut y avoir sur la route justement qui impliquent des motoneiges, par année? Décès ou blessés.

M. Chevette: Non, mais on peut le regarder, puis on le fournira à la commission. Vous nous sortirez le nombre sur les routes au moins.

M. Bordeleau: Et puis, on n'a pas de données, comme je vous mentionnais tout à l'heure, dans ces cas-là en particulier, selon le nombre d'années d'expérience des conducteurs de motoneige?

Une voix: Non.

M. Chevrette: Je serais très surpris.

M. Bordeleau: Parce que, en fait, la crainte que j'ai, si les données démontrent le contraire, mais j'ai l'impression que ceux qui ont moins d'expérience risquent plus d'avoir des accidents parce qu'ils maîtrisent moins.

M. Chevrette: C'est qu'il y a de pire, là... leurrons-nous pas, c'est comme sur la moto. On a un problème majeur...

M. Gobé: Les jeunes.

M. Chevrette: On n'a aucune juridiction, vous le savez très, très bien, sur la fabrication. On travaille de plus en plus sur la sécurité, puis les machineries, quelles qu'elles soient, deviennent de plus en plus fortes. Vous avez du 180 km/h dans la question des motoneiges. Vous avez 260 km/h sur certaines motos. Mais on ne peut pas, à moins qu'on les bannisse, là...

M. Gobé: 180 km/h?

M. Chevrette: Mais, moi, personnellement, je fais gratter juridiquement, puis je vais le dire à la commission lorsque j'aurai les avis, mais on fait gratter juridiquement pour voir si on ne pourrait pas empêcher la vente de certaines catégories. Regardez bien le tollé si on fait ça. On travaille sur la sécurité, puis il nous arrive des bombes entre les mains, puis là, si tu empêches de vendre les bombes, tu dis: La libre liberté, les droits de l'homme, la Charte. Bien voyons! Ou bien tu les soustrais carrément de l'assurance globale — je ne suis pas sûr que ça ne créerait pas un tollé non plus, il doit y avoir un article de charte qui nous empêche de faire ça, j'en suis sûr.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président...

M. Bordeleau: Juste une question.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Bordeleau: C'est parce que tout à l'heure le ministre faisait référence au fait que, dans une prochaine étape de sécurité, on parlait de modifications, puis vous disiez: On va revenir avec ça dans une deuxième étape. Juste à titre d'information, qu'est-ce que vous entrevoyez?

M. Chevrette: Ce qu'on a dit, par exemple, sur la petite enfance et la question...

M. Gobé: Des sièges.

M. Chevrette: ...des sièges et de la sécurité dans certains types de véhicules, il va falloir qu'on s'y penche plus fort que ça. Même si ça ne relève pas de notre juridiction, on pense qu'on peut intervenir au niveau, par exemple, du processus sécuritaire. On va

essayer d'arriver avec quelque chose. Est-ce qu'on ne pourra pas obliger, nous autres, dans nos permis, que telle personne ait reçu tel cours? On ne le sait pas. On étudie. C'est des scénarios.

M. Bordeleau: Mais, quand vous dites «une prochaine étape», j'ai cru comprendre qu'au début de l'année prochaine vous revenez avec d'autres modifications au Code de sécurité...

M. Chevrette: Ah oui!

M. Bordeleau: ...qui sont prévues. C'est ça?

M. Chevrette: Bien sûr. D'ailleurs, il y a tout un plan d'action en ce qui regarde l'alcool au volant qui va venir aussi...

M. Bordeleau: Suite à la consultation du livre vert?

● (12 h 50) ●

M. Chevrette: ...qui est déjà en préparation, sinon terminé. Les discussions achèvent, en tout cas.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est les suites de la consultation sur la sécurité routière?

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: O.K.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Le problème des motoneiges, des accidents est aussi assez frappant chez les touristes, vous savez, les gens qui viennent ici pour faire des excursions de longue durée, mais des fois aussi de courte durée, les gens qui vont louer une motoneige l'après-midi, comme ça, qui arrivent dans un endroit puis, pour 20 \$, ils peuvent louer ça pour quelque temps. Là, il y aurait peut-être un moyen de réglementation, M. le ministre, ça serait peut-être qu'on pourrait faire en sorte que, avant de louer une motoneige, le locateur donne aux gens qui louent, qui allaient la louer, une demi-heure ou 20 minutes au moins de formation minimale de base, ou quelque chose comme ça.

M. Chevrette: Il n'y a pas d'obligation. Certains le font, mais on les oblige à avoir une assurance.

M. Gobé: Mais au moins peut-être les obliger à donner un peu... Parce que j'en vois là, je suis dans le nord des fois, il y a un endroit pas loin pour louer, il y a du monde qui arrive là...

M. Chevrette: Mais tu ne peux pas être plus catholique pour ceux qui viennent que pour ceux qui sont là. Tu ne l'exiges pas pour ceux qui sont là, sauf pour les jeunes de 15-16 ans. Ce serait difficile. Sauf qu'on oblige à avoir une responsabilité, l'assurance responsabilité civile au moins, ce qui est déjà pas pire. Et la présomption sur le plan international, c'est un des articles qu'on verra plus tard.

M. Bordeleau: La présomption de résidence.

M. Chevette: De résidence.

M. Gobé: Puis vous avez parlé de la Sûreté du Québec. J'ai été surpris d'apprendre... Moi, je pensais que la Sûreté du Québec avait juridiction sur l'ensemble des sentiers de motoneige, un peu comme notre collègue semblait s'inquiéter.

M. Chevette: Comme agent de la paix. Si, par exemple, il frappait quelqu'un en état d'ébriété au volant d'une motoneige ou d'une motocyclette, même si c'est un terrain qui est emprunté, même s'il n'emprunte pas régulièrement... S'il se trouve là comme agent de la paix, il pourrait arrêter un individu qui constitue un danger.

M. Gobé: Mais je parle des sentiers provinciaux, par exemple, le circuit de motoneige provincial, qui sont des sentiers... Et c'est ce dont mon collègue de La Peltrie s'inquiétait. Ces sentiers, ce n'est pas des routes provinciales, mais c'est quand même des sentiers reconnus par le gouvernement.

M. Chevette: Oui, mais vous comprendrez, il y a 28 000 km de sentiers de motoneige. Il accompagne et il aide les dirigeants de certains... Même les dirigeants appellent pour dire: À tel endroit, il y a un hôtel, puis il en sort souvent des gens extrêmement dangereux; peut-être venir donner un coup de main? Ça, ça arrive. Mais ils n'ont pas le nombre suffisant requis pour emprunter les sentiers puis...

M. Gobé: Les policiers municipaux, eux, ont juridiction sur leurs territoires, je présume?

M. Chevette: Ils font surtout du travail, eux autres, dans leurs territoires. Là où il y a des intersections, ils en arrêtent plusieurs. Ils jouent un rôle préventif aussi. Souvent, ceux qui vont prendre une bière à l'hôtel ou bien... La présence unique d'un agent de police, c'est déjà suffisamment préventif. Ils vont dire: Je suis mieux de ne pas en prendre deux, trois, il a le droit de m'arrêter.

M. Gobé: Il a le droit de faire l'alcootest, hein?

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, je rappelle aux membres de la commission que nous en sommes toujours à l'article 4 du projet de loi.

M. Gobé: ...avancer le projet, parce qu'on discute d'un thème intéressant.

Le Président (M. Lachance): Ce n'est pas dénué d'intérêt alors, il n'y a pas de doute. M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Sur la question de la sécurité, les fédérations doivent assumer une certaine forme de sécurité sur les sentiers de motoneige. Je pense qu'il y a des ententes de cet ordre-là, hein. C'est quoi, l'obligation... En termes de surveillance et de sécurité,

est-ce que c'est laissé à la volonté de chaque fédération dans différents groupes de mettre en place ou il y a des règles...

M. Chevette: Non, c'est vraiment la prise en main par eux autres de leur propre sécurité. Ça a été assez fantastique qu'est-ce qui s'est fait dans la motoneige. Ils forment leurs propres agents.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est standard d'une place à l'autre? Est-ce qu'il y a des espèces de normes qui viennent...

M. Chevette: C'est la fédération qui donne... C'est la même base.

M. Bordeleau: La fédération québécoise?

M. Chevette: C'est leur fédération qui travaille avec même des commanditaires. Vous vous appellerez, je ne sais pas si c'est l'an passé... oui, Bombardier s'était unie à la fédération et au ministère des Transports... J'avais fait une conférence de presse pour annoncer les mises de fonds sur la sécurité et les cours sur la sécurité.

M. Gobé: Il ne serait pas intéressant peut-être de voir à ce que ces gens-là ou ceux qui s'occupent de ça reçoivent une petite formation et un statut de constable spécial, comme agent de la paix spécial, ou quelque chose comme ça?

M. Chevette: Ils sont formés. Ils le sont, formés. Puis c'est souvent des adeptes de la motoneige qui sont des anciens de la SQ qui acceptent de jouer le rôle d'agents de sécurité, constables, entre guillemets.

M. Gobé: Ils sont habilités à verbaliser?

M. Chevette: Ils sont même identifiés par des brassards, si ma mémoire est fidèle, quand ils circulent sur les...

M. Gobé: Ils peuvent verbaliser les choses comme ça? Verbaliser... ils peuvent faire un ticket, là?

M. Chevette: Il y a des clubs qui, carrément, quand ils ont un malade qui ne veut rien savoir, ils le mettent dehors de leurs clubs.

M. Gobé: Mais est-ce qu'ils peuvent mettre une contravention?

M. Chevette: C'est plus difficile. Ils sont plutôt à y aller à ce moment-là avec un groupe policier, avec une police qui a le privilège, qui a le droit, en vertu du statut d'agent de la paix, de le faire. Mais c'est plutôt de la prévention. Ils font un travail assez gigantesque.

M. Bordeleau: Mais quelqu'un qui est un peu maniaque, qui s'en va à grande vitesse là-dessus, qui n'est pas nécessairement toujours dans sa région — on parle de réseau, les gens peuvent se promener d'une région à l'autre — est-ce que...

M. Chevrette: Oui, mais ça se parle. Je peux vous dire qu'il y a une autodiscipline assez raide. Il y en a qui disent: Tu vas passer au conseil d'administration, puis on va t'exclure de notre club, puis il n'a plus de carte pour rentrer sur les sentiers des autres.

M. Bordeleau: Ça prend une carte de membre d'un...

M. Chevrette: Une carte de membre, puis ils paient pour l'entretien de leurs sentiers.

M. Bordeleau: O.K. O.K.

Une voix: 195 \$.

M. Chevrette: Ça coûte cher en masse, en masse.

M. Bordeleau: Alors, pour aller sur un sentier, ça prend une carte de membre puis il y a une assurance attachée à ça, puis l'immatriculation, tout ça.

M. Chevrette: Exact.

M. Gobé: C'est vrai qu'il ne faut pas trop réglementer non plus; les gens vont se trouver encarcânés là-dedans, ils ne seront pas satisfaits non plus.

M. Chevrette: Ah! ils acceptent leur discipline parce qu'ils n'ont pas intérêt à avoir un malade qui se promène dans les sentiers. En plein bois, mettez-le à... quand ça part puis que ça traverse... Quand ça traverse de Saint-Donat aller à Chibougamau, par en arrière, je peux-tu vous dire qu'ils ne veulent pas avoir à faire face à des caves qui s'en vont... c'est vraiment mieux... Ils se sont très disciplinés. Moi, je reconnais qu'il y a eu un travail gigantesque de fait.

M. Bordeleau: Comment on explique que, l'an dernier, si je me souviens bien, il y a eu quand même un nombre important d'accidents de motoneiges au début de la saison.

M. Chevrette: C'est au départ. Vous avez remarqué, c'est au début de la saison. Puis il n'y a pas eu de neige avant Noël.

M. Bordeleau: C'est les conditions qui n'étaient pas...

M. Chevrette: Il y a un paquet de lacs qui avaient l'air gelés qui ne l'étaient pas. Puis vous remarquerez, les premiers, les trois, quatre premiers accidents... Au total à la fin de l'année, il y en a eu moins que l'année d'avant.

M. Gobé: C'est combien?

M. Chevrette: C'est parce que, souvent, ça a un boom quand ça sort. Mais, au total, il y a eu un peu moins d'accidents l'an passé. C'est 22 l'an passé, 28 l'année d'avant, je pense. On va le vérifier par exemple.

M. Bordeleau: C'est des décès, ça?

M. Chevrette: Oui. Prenez-le avec un point d'interrogation.

M. Gobé: C'est combien, le nombre total de motoneigistes estimé par votre ministère, les adeptes de la motoneige réguliers?

M. Chevrette: C'est 120 000.

M. Gobé: Ça fait qu'on parle de ratio 22... disons 22.

M. Chevrette: C'est assez gros pareil.

M. Gobé: Prenons une vingtaine de décès par 120 000.

M. Chevrette: C'est assez gros parce que, si on regarde...

M. Gobé: Par rapport à la route.

M. Chevrette: Le pire ratio, c'est la moto. Là, vous avez à peu près 17 000 à 18 000 gros cylindrés, puis tu atteins 30, 40 décès. C'est gros. Sans compter les blessures très graves. Mais, toutes proportions gardées...

M. Gobé: C'est beaucoup plus bas.

M. Chevrette: ...c'est beaucoup plus bas.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Une voix: Bien oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, je suspends les travaux jusqu'à cet après-midi, 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 11)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement poursuit les travaux amorcés en matinée avec le mandat de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 172, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile, la loi n° 163 subséquemment.

Alors, nous en étions, M. le ministre, à l'article 5 du projet de loi.

M. Chevrette: Oui, si vous me permettez, je vais donner deux statistiques qui m'ont été demandées ce matin. Tout d'abord, pour la motoneige, en 1999, c'est deux décès sur le réseau routier et 25 hors réseau routier. Pour ce qui est des accidents graves d'autre part, c'est 17 sur le réseau routier, 116 hors réseau routier; pour légers, réseau routier, 48, 180 hors route.

Après ça, vous m'avez demandé pour le domaine scolaire. On les donnera tantôt. C'est correct?

Article 5: L'article 100 de ce Code est modifié par l'insertion, au début du premier alinéa, de «Sauf lors de la séance pratique de l'examen de compétence de la Société.».

En d'autres mots, l'article 100, qui dit: «Le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant une motocyclette doit être accompagné...», ça commencera donc par: «Sauf lors de la séance pratique de l'examen de compétence...»

C'est à cause de janvier 2001. On sait très bien que l'examen de compétence pour la conduite d'une motocyclette se déroulera sur le chemin public. Donc, l'obligation imposée à l'accompagnateur de prendre place sur une motocyclette distincte ne lui permet pas d'évaluer correctement le candidat. Donc, pour ce faire, il doit prendre place dans un autre véhicule afin d'être en mesure de prendre des notes et d'attribuer une cote de conduite. C'est pour être cohérent avec la décision qu'on a prise en restaurant les cours de conduite et les examens obligatoires sur route et à l'intérieur.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 5? Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Non, M. le Président, c'est très clair, ce que vient de dire le ministre. Vous comprendrez que je prends le temps d'y réfléchir, je suis porte-parole aux transports seulement depuis quelques semaines, et ça, c'est des projets de loi qui ont été adoptés antérieurement, sous le règne du député de l'Acadie lorsqu'il était ministre des Transports. Non, c'est bien.

M. Chevette: Merci. Adopté.

M. Brodeur: Pas ministre, c'est un lapsus, porte-parole aux transports.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Brodeur: Un jour, peut-être, ministre des Transports.

Le Président (M. Lachance): Ça, on en doute. Alors, l'article est adopté?

M. Brodeur: M. le Président, je vous rappelle votre neutralité, n'est-ce pas.

Le Président (M. Lachance): Ha, ha, ha!

M. Chevette: Article 6.

Le Président (M. Lachance): L'article 5 est adopté. Article 6.

M. Chevette: Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 144, du suivant:

«144.1. Le propriétaire, le locataire ou la personne qui a le contrôle d'un véhicule routier et qui,

en contravention à l'article 106, laisse conduire ce véhicule par une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite de ce véhicule commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$.

«L'exploitant d'un véhicule lourd qui contrevient au premier alinéa commet une infraction et est passible d'une amende de 700 \$ à 2 100 \$.»

Pourquoi, ça? C'est que la personne qui conduit un véhicule routier sans être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$, en vertu de l'article 145. Le propriétaire, lui, du véhicule, qui laisse conduire son véhicule par une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée doit être soumis aux mêmes règles et être passible de la même amende.

En fait, c'est une concordance entre le propriétaire puis celui qui conduit mais qui n'est pas le propriétaire. On chargeait une amende, donc c'est un peu du «guilt by association», crime par association, en connaissance de cause. Tu feras la démonstration en cour si tu ne le savais pas, si l'autre a volé ton véhicule, ou n'importe quoi. Mais, si tu le laisses puis que tu ne prends pas la précaution de lui demander: As-tu ta classe pour? tu contribues à mettre sur la route quelqu'un qui n'est pas en sécurité. Donc, c'est une concordance d'application de législation ou de mettre le pénal équivalent.

M. Pelletier (Abitibi-Est): M. le Président, ici, on parle de classe. On parle de permis tout court?

M. Chevette: Non, non, «classe appropriée». Tu peux être propriétaire d'un camion, tu mets un chauffeur qui n'a pas le T, par exemple, sur un train routier, bien, il n'est pas de la bonne classe, donc il paie. C'est ça? Ça ressemble à ça?

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

M. Pelletier (Abitibi-Est): Mais est-ce que ça, ça peut s'appliquer à une personne qui prête son auto à une autre personne qui n'a pas de permis de conduire? Est-ce que ça rentre sur cet article-là?

M. Chevette: Bien sûr.

Le Président (M. Lachance): Tout à fait. M. le député d'Orford.

M. Chevette: Quand vous ne savez plus où est votre auto, vous êtes pas mal mieux de la déclarer volée tout de suite. C'est ça que ça veut dire ici. Sinon, si vous savez délibérément que vous l'avez laissée à quelqu'un dont le permis est suspendu... C'est arrivé, puis je ne... Non, c'est trop dangereux de faire allusion à des cas récents parce qu'il peut y avoir des procès, puis tout. Mais c'est arrivé récemment. Vous avez vu des gens sans permis...

M. Brodeur: Si je peux vous aider, M. le ministre...

Le Président (M. Lachance): Un cas vécu?

M. Brodeur: Un cas vécu.

M. Chevrette: ...une auto non déclarée volée.

Le Président (M. Lachance): Un parlementaire?

M. Brodeur: Oui.

M. Chevrette: C'est pour responsabiliser le propriétaire du véhicule.

Le Président (M. Lachance): Qu'on connaît bien?

M. Brodeur: Oui, moi-même, ça m'est arrivé, M. le Président, il y a quelques semaines ou quelques mois. Un samedi soir, la police cogne à la maison, elle me dit: Vous êtes propriétaire d'un véhicule de telle marque? Oui. L'avez-vous prêtée à quelqu'un? Non. Il dit: C'est parce qu'il vient d'avoir un «hit-and-run» à Québec. Des gens avaient volé mon véhicule et avaient eu un accident avec. Donc, naturellement, dans ce cas-là...

Le Président (M. Lachance): Surprise.

M. Brodeur: Surprise.

M. Chevrette: Mais, dans ce cas-là, il n'y a pas de danger.

M. Brodeur: Non, là, il y a...

M. Chevrette: Mais, si vous aviez prêté votre auto...

M. Brodeur: Oui.

Une voix: À un ami qui n'a pas son permis.

M. Chevrette: On n'est pas porté d'ailleurs, entre nous autres, on le sait que c'est... Ça responsabilise beaucoup, cet article-là, parce qu'on n'est pas porté à dire: As-tu ton permis? s'il ne te le dit pas. Mais, si l'individu ne te le dit pas, tu vas payer pour apprendre que ce n'est pas payant.

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

M. Benoit: Oui, bien, c'est justement, j'ai été témoin d'une situation. J'étais à l'hôtel de ville de Magog, et la cour municipale siégeait. Et, après la rencontre avec le maire, j'ai décidé d'assister à la cour municipale pour voir comment ça se déroulait, tout ça. Et le cas auquel j'ai assisté, c'était effectivement ça. C'est une dame qui vivait avec un chum, si j'ai bien compris, et le chum va prendre les clefs et va aller au dépanneur, apparemment pour lui rendre service. J'ai manqué le début du procès mais, en bout de ligne, elle a été tenue de payer le 300 \$ parce que ce véhicule-là ne devait pas être sur la route, etc.

Et puis là je me disais: C'est drôle ça, finalement, elle, elle n'est pas dans l'auto. Je comprends qu'elle est propriétaire, le gars a pris les clefs dans un tiroir, mais elle n'a pas été capable de démontrer hors de tout doute qu'elle avait pris tous les moyens pour ne pas que le chum prenne l'auto. Mais je trouvais que c'était un peu poussé, ça.

Je suis un peu surpris de voir que le ministre revient avec ça. Le ministre dit: Ça responsabilise. Ça responsabilise en masse. La pauvre madame qui est sur l'aide sociale, elle est repartie de là avec une facture de 300 \$, alors qu'elle, elle n'a rien fait, c'est son chum qui a fait quelque chose. J'aurais aimé mieux responsabiliser son chum, qui semblait être un intrus, finalement, là.

M. Chevrette: Il n'y en avait pas, d'amende, pour quelqu'un qui prêtait son auto à quelqu'un qui n'avait pas de permis.

M. Benoit: Bien, la madame... J'ai manqué le début du procès, mais, moi, ma compréhension, c'est qu'elle ne lui a pas prêté.

M. Chevrette: Mais ça aurait pu être un permis sanctionné.

M. Benoit: Pardon?

M. Chevrette: Je ne sais pas. Dans la cause que vous venez de soulever...

M. Benoit: Bien, moi non plus.

M. Chevrette: ...est-ce que c'était un permis sanctionné ou une absence complètement de permis?

M. Benoit: Je ne le sais pas, j'ai manqué le début. Mais je sais que le juge l'a tenue responsable. Moi, je suis arrivé au moment où, elle, elle plaidait, et le juge l'a tenue responsable, alors que c'est le chum qui avait fait le méfait.

Une voix: Puis, elle, elle n'a pas été capable de démontrer qu'elle ne lui avait pas prêté...

M. Benoit: Bien, elle n'a pas été capable de démontrer qu'elle n'avait pas même caché les clefs.

M. Chevrette: Ça aurait dû être «permis sanctionné», parce que ça n'existait pas, le fait qu'il n'y avait pas de permis.

M. Benoit: Permis sanctionné. Ça veut dire quoi, un permis sanctionné?

M. Chevrette: C'est un permis qui est... Comment on dit ça? Ça veut dire... Parce qu'il a été révoqué.

Une voix: Suspendu.

M. Benoit: Il n'avait pas de permis sur la voiture.

M. Chevette: Non, permis de conduire révoqué.

M. Benoit: Au gars.

M. Chevette: Révoqué, quoi, c'est-u dû à des factures impayées ou bien boisson?

M. Benoit: Bon, c'est ça.

M. Chevette: C'est probablement ça qui est arrivé.

Une voix: La morale...

Le Président (M. Lachance): C'est une observation, M. le député, ou c'est une question?

M. Benoit: Oui, bien, la morale, c'est que cet article-là fait que des gens qui sont...

M. Chevette: La morale, c'est que vous utiliserez le petit carton que la SAAQ vous permet... Quand vous prêtez votre char, vous pouvez appeler un numéro et vous savez tout de suite si le gars ou la femme a un permis ou pas. Faire juste circuler pour les besoins...

M. Benoit: Depuis trois, quatre jours, y répondent-u à toutes ces questions-là, la SAAQ?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Benoit: Êtes-vous sûr qu'ils répondent, point, là?

● (15 h 20) ●

M. Chevette: Non, non, c'est autorisé. Là, il n'y en aura pas de descente de police pour ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 6 est adopté?

(Consultation)

M. Chevette: Je vais déposer les statistiques des motoneiges, parce que M. Bordeleau en a parlé.

Documents déposés

Le Président (M. Lachance): Alors, on va déposer ces documents. Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Je vois aussi, dans le deuxième paragraphe — on a parlé du premier: «L'exploitant d'un véhicule lourd qui contrevient au premier alinéa commet une infraction et est passible d'une amende de 700 \$ à 2 100 \$.» Est-ce que c'est parce qu'on veut responsabiliser beaucoup plus les exploitants de véhicules lourds que les autres types de véhicules? Ou quels sont présentement les amendes?

M. Chevette: C'est de la concordance avec le...

M. Brodeur: O.K. C'est de la concordance avec qu'est-ce qui existe déjà, j'imagine?

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: Quelles sont les amendes présentement pour les...

M. Chevette: C'était la même affaire. C'était de 700 \$ à 2 100 \$ à l'article...

Une voix: Article 145.

M. Chevette: Article 145.

M. Brodeur: C'est la même chose?

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: Donc, on répète ce qui existe déjà.

M. Chevette: Exact.

M. Brodeur: O.K.

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

Des voix: Adopté.

Révocation et suspension

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 7.

M. Chevette: L'article 180 de ce Code, modifié par l'article 3 du chapitre 66 des lois de 1999, est de nouveau modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2° du premier alinéa, de «ou les paragraphes 2° ou 4° de l'article 249» par «, les paragraphes 3° ou 4° de l'article 249 ou l'article 249.1».

Donc, le Code criminel a été modifié, le 30 mars 2000, par l'ajout d'une disposition visant à sanctionner le fait de ne pas arrêter son véhicule lors d'une poursuite par un agent de la paix dans l'intention de fuir. Cette infraction doit se traduire par une révocation du permis de conduire en plus de la peine imposée. Donc, il s'agit d'une modification tout simplement de concordance avec le Code criminel du Canada, 4849 Elizabeth II, chapitre II, loi modifiant le Code criminel, sanctionné le 30 mars 2000. Concordance.

M. Brodeur: O.K. Donc, M. le Président, c'est une concordance. Présentement, celui qui fuit ne se voit pas révoquer son permis? Celui qui fuira...

M. Chevette: Non, le 30 mars 2000, ils ont amendé le Code criminel pour sanctionner justement le permis de conduire. Et nous, on doit donc ajuster notre Code en fonction du Code criminel. Et c'est ce qu'on vous propose, c'est d'ajouter 249.1, de sorte qu'on devient exactement conformes au Code criminel canadien.

M. Brodeur: O.K. Vous me dites que c'est le gouvernement fédéral qui sanctionne le permis de conduire.

M. Chevette: Qui nous permet de...

M. Brodeur: Qui vous permet.

M. Chevette: Je vais vous lire 249.

M. Brodeur: Qui permet à une province...

M. Chevette: Non, mais l'idéal, c'est de peut-être vous permettre de lire 249.1. Vous allez comprendre.

«Le Code criminel est modifié par l'adjonction, après l'article 249, de ce qui suit: «249.1 — c'est pour ça qu'on met 249.1 dans notre chose, là: «Commets une infraction quiconque conduisant un véhicule à moteur alors qu'il est poursuivi par un agent de la paix conduisant un véhicule à moteur sans excuse raisonnable et dans le but de fuir omct d'arrêter son véhicule dès que les circonstances le permettent. Quiconque commet une infraction visée au paragraphe 1° est coupable, soit d'un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans, etc.»

En d'autres mots, on réfère au Code criminel pour pouvoir sanctionner les permis.

M. Brodeur: ...tout avantage à se faire poursuivre par un policier en bicyclette à pédales. Ça ne s'applique pas.

M. Chevette: Bien, ça ne serait pas dangereux, il serait rejoint, ça ne serait pas long. Mais ça dépend dans quelle rue.

Le Président (M. Lachance): L'article 7 est-il adopté?

M. Chevette: Adopté.

Règles concernant les véhicules et leur équipement

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 8.

M. Chevette: L'article 283.1 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après «248», de «250.1».

«283.1. Quiconque contrevient à l'un des articles 214, 248, 250.1, 259, 260 et 266, au deuxième alinéa de l'article 267 ou à l'article 271 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.»

En fait, la modification a pour effet de créer une disposition pénale pour l'entreprise qui vend ou loue un casque protecteur pour motocycliste, cyclomotoriste ou leurs passagers non conformes aux normes établies. On crée une obligation pénale maintenant.

Une voix: Qui vend...

M. Chevette: Qui vend des choses non conformes.

M. Bordeleau: Les normes sont établies par qui, M. le ministre?

M. Chevette: Les normes sont établies par... Comment on appelle ça? Je vais vous le dire exactement. Je vais vous donner le titre exact. C'est Règlement sur les casques protecteurs pour motocyclistes, cyclomotoristes, motoneigistes et leurs passagers. C'est la SAAQ. Et c'est surtout des normes canadiennes, normes CAN-3-D230 de l'Association canadienne de normalisation. Et également il y a quelques normes qui sont tirées du département du transport des États-Unis, mais c'est consolidé dans un règlement de la SAAQ.

M. Bordeleau: O.K. C'est les normes canadiennes, au fond.

M. Chevette: Surtout, oui.

M. Brodeur: Donc, on responsabilise le vendeur, le marchand.

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: Celui qui est au marché aux puces, on ne peut rien faire contre, lui, il disparaîtra. Mais, quand même, l'ensemble des marchands seront responsabilisés.

M. Chevette: Ils sont obligés de respecter certaines normes minimales, c'est ça.

Le Président (M. Lachance): L'article 8 est-il adopté?

M. Brodeur: Juste une seconde. Est-ce qu'il y a beaucoup de cas dans une année de casques ou d'autres produits, par exemple, qui souffrent de défaut de...

M. Chevette: Avez-vous une compilation d'infractions?

M. Brodeur: Y a-tu une compilation là-dessus pour savoir si c'est fréquent?

M. Chevette: Est-ce qu'il y a une compilation d'infractions? Ça ne doit pas être très fréquent. Mais, s'il y en a, on l'acheminera à la commission. C'est correct?

M. Brodeur: O.K.

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

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui. M. le ministre, est-ce qu'on va retrouver le même article concernant les sièges pour enfants?

M. Chevette: C'est-à-dire qu'on est en train de réviser cette partie-là. Donc, si vous nous demandez: Est-ce qu'on le retrouvera? je ne peux pas vous répondre aujourd'hui si on le retrouvera. Mais, si on ne le retrouve pas, je suppose que vous me le rappellerez, que

vous vouliez le retrouver. Je ne peux pas présumer, moi, là, à ce stade-ci. On verra après les fêtes.

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

M. Chevette: Adopté.

Signalisation routière

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 9.

M. Chevette: Bien, l'article 9, c'est: L'article 290 de ce Code est abrogé. C'est pourquoi...

M. Brodeur: Oui, il se lit comment?

M. Chevette: Oui. Le Code prévoit des dispositions permettant au gouvernement de fixer par règlement des droits annuels pour l'installation sur un chemin public d'une signalisation touristique commerciale et, à la personne responsable de l'entretien de ce chemin, de percevoir ces droits.

De fait, le gouvernement a édicté, en 1988, le Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale, afin d'appuyer le ministre des Transports dans la mise en application et la gestion du Programme de signalisation touristique.

En 1992 — parce que je veux vous donner tout l'historique, là — le ministre des Transports a négocié et conclu une entente avec la Société québécoise de promotion touristique, ce qu'on appelle la SQPT, pour l'administration à l'échelle du Québec d'un programme de signalisation des services sur les autoroutes. Encore appliqué aujourd'hui, ce programme prévoit le prélèvement des droits qu'aucune disposition législative n'habilite.

Or, l'expérience réalisée pour la signalisation des services a incité le ministère des Transports, dans une perspective de rationalisation des opérations, à remettre, en 1995, à la Société québécoise de promotion touristique la gérance du Programme de signalisation touristique commerciale. S'est alors soulevée avec encore plus d'acuité toute la question du prélèvement des droits, ceux de la signalisation touristique commerciale faisant l'objet d'une habilitation législative expresse, contrairement à ceux de la signalisation de services, alors que les deux programmes seraient désormais soumis au même régime d'application.

On va soumettre les deux programmes au même régime d'application. Donc, on abroge la disposition de 290.

M. Brodeur: Est-ce que c'est cet article-là qui régit, par exemple, ce qu'on voit sur le bord de l'autoroute: Vignoble ABC à 3 km dans l'autre sens?

M. Chevette: C'est la Loi sur la publicité le long des routes, celle-là.

M. Brodeur: Oui, ça, c'est autre chose.

M. Chevette: C'est autre chose. C'est celle à laquelle on a fait référence en commission parlementaire sur la loi n° 129 dont on a discuté la semaine...

M. Brodeur: O.K. Donc, comme exemple d'affichage, ça peut ressembler à quoi, ce qui ne serait plus régi par ça?

M. Chevette: C'est des panneaux... Bruns? C'est-u brun?

Une voix: ...

M. Chevette: C'est la signalisation bleue.

M. Brodeur: La signalisation bleue.

M. Chevette: Le lac, les motels, les gîtes...

Le Président (M. Lachance): Centres de ski.

M. Brodeur: O.K. Donc, pas de noms de commerce, mais: Un motel, par là...

M. Chevette: C'est ça.

M. Brodeur: ...ainsi de suite, pente de ski, par là. O.K. Parce que les autres affiches sont aussi réglementées par le ministère du Tourisme, je crois. Les ATR attirent des...

M. Chevette: Bien, l'AQPT, je ne sais pas trop, là.

Une voix: SQPT.

M. Chevette: SQPT.

M. Brodeur: O.K. Eux, ils retirent des droits de ça.

M. Chevette: Des droits de ça.

M. Brodeur: O.K. Donc, ça n'a aucun rapport avec ce genre d'affiche là.

M. Chevette: Non.

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

Des voix: Adopté.

Règles de circulation routière

Le Président (M. Lachance): Article 10. M. le ministre.

● (15 h 30) ●

M. Chevette: L'article 238 de ce Code est modifié:

1° par l'addition, à la fin du paragraphe 1° du premier alinéa, de «sauf si un permis spécial de circulation établi comme condition, pour l'utilisation d'un véhicule routier hors normes, de circuler à une vitesse inférieure;»;

2° par le remplacement du paragraphe 5° du premier alinéa par le suivant:

«5° excédant celle indiquée par une signalisation comportant un message lumineux ou non, variable ou non, qui précise, selon les circonstances et les temps de la journée, dont les périodes d'activité scolaire, la vitesse maximale autorisée sur la partie du chemin public visée par cette signalisation.»

En fait, le premier alinéa de l'article 328 du Code, il prévoit une limite de vitesse minimale de 60 km/h sur les autoroutes. Dans certains situations, on ne peut accorder des permis spéciaux qui autorisent à certaines conditions la circulation d'un véhicule hors normes à une vitesse inférieure. Par exemple, ils veulent transporter des poutres pour les ponts, ils ne peuvent pas rouler à 60 km/h. Puis donc, on donne un permis spécial. Mais il ne peut pas y avoir d'infraction s'il y a un permis spécial. On veut donc donner une assise juridique au fait que les permis spéciaux peuvent autoriser quelqu'un à rouler en bas de 60 km/h.

Dans la deuxième partie de l'article, cette modification apportée à la signalisation dans les zones scolaires aura pour effet immédiat une meilleure compréhension par les usagers du degré de sécurité requis dans les zones scolaires. La modification de limites de vitesse s'appliquera à la période d'activité scolaire allant de 7 heures jusqu'à 17 heures, cette période ne comportant pas d'interruptions à diverses heures de la journée en fonction des horaires respectifs de chaque établissement scolaire. La compréhension pour les usagers et le contrôle pour les policiers en seront améliorés d'autant. Elle requiert donc d'apporter une modification au Code. Et c'est pour justifier la baisse des vitesses scolaires qu'on va introduire ce dont on a parlé dans nos exposés.

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

M. Bordeleau: Oui. Dans le premier cas que vous avez mentionné concernant les vitesses minimales, est-ce que les amendes, c'est des demandes ponctuelles ou si un permis est donné à ce moment-là à une compagnie, qui est bon tout le temps pour...

M. Chevrette: Non, c'est ponctuel.

M. Bordeleau: C'est ponctuel. À chaque fois qu'il y a un déplacement qui doit se faire à une vitesse...

M. Chevrette: C'est ponctuel. Oui. Par exemple, une maison qui doit emprunter...

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: Bien souvent, ça leur prend une autorisation d'Hydro-Québec pour couper les fils pour que ça passe, après ça, une compagnie de téléphonie. Là, ils empruntent l'autoroute souvent avec la Sûreté en avant puis en arrière. Mais c'est très ponctuel.

M. Bordeleau: O.K. Les compagnies qui vendent des maisons préfabriquées puis qui s'en vont sur l'autoroute, bon, je pense qu'ils vont au dessus de 60 km/h, si...

M. Chevrette: Ils vont à la vitesse minimale de 60 km/h, eux autres.

M. Bordeleau: Alors, eux autres n'en ont pas besoin. O.K.

M. Chevrette: Oui, c'est des surlargeurs, mais c'est surtout des poutres et des pesanteurs. Parce que passer sur un pont, par exemple, qui est autorisé, je ne le sais pas, à 20 t, on passe dessus à 30 t, mais, à cause de la longueur, le poids réparti, on se met à faire des calculs puis on dit: Oui, bien, il faudrait que tu passes à telle période de l'année, quelque chose du genre. Puis il y a une question de surveillance aussi. Bien souvent, le ministère accompagne ces déplacements-là puis ça prend un permis spécial.

M. Bordeleau: Les permis sont... Les gens doivent payer pour ça, je suppose, au ministère des Transports ou dans les municipalités? Qui...

M. Chevrette: C'est le ministère des Transports.

M. Bordeleau: C'est le ministère des Transports qui fournit...

M. Chevrette: Oui. Parce qu'on suit, par exemple, pour les ponts, de façon très rigoureuse chaque pont. Chaque pont a son pedigree au ministère. Puis on sait qu'il est sous surveillance, par exemple, bisannuelle ou annuelle ou aux deux ans. S'il y en a qui sont sous surveillance d'un an ou aux 15 jours, aux trois semaines, un mois, là, je peux-tu vous dire qu'il n'y aura pas grand permis spéciaux, on va plutôt leur demander de faire un détour.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltre.

M. Côté (La Peltre): Oui, M. le Président. Alors, à 328, l'article 328 modifié, à l'alinéa 5, là, ça veut dire que les zones scolaires, il va y avoir une signalisation à l'effet que, durant une période de 7 heures à 17 heures, ça va être 30 km/h ou 50 km/h ou quelque chose comme ça? C'est ça que ça veut dire? Avec la limite de vitesse, ça va être indiquée, la période de temps où on doit respecter cette limite.

M. Chevrette: Oui, mais on va même indiquer des heures, comme ça arrive pour les stationnements, vous le savez. Stationnement interdit de 7 heures à 9 heures. Bien, si l'entrée s'échelonne, par exemple, à l'école de 8 heures du matin à 9 h 30, ça va être marqué sur les panneaux.

M. Côté (La Peltre): Oui, mais souvent, dans les zones scolaires maintenant, il y a des parcs, des terrains de jeux qui sont adjacents aux zones scolaires puis que ça dépasse les heures régulières d'école comme telles.

M. Chevrette: Je vais vous montrer des panneaux. O.K. Par exemple, vous allez voir des panneaux Maximum. Puis ça va être marqué, supposons, 30 km. Ça va être

marqué: y heures à x, w heures, lundi au vendredi de septembre à juin. Avant, il n'y avait pas d'obligation de marquer la vitesse. Là, la vitesse va y être aussi. Les panneaux vont être différents. On essaie de faire un plus pour la sécurité parce qu'on a beaucoup de petits villages au Québec qui ont bâti l'école anciennement, puis c'est normal, sur les routes uniques qu'il y avait. Ce n'est pas toutes des écoles bâties sur des routes dans des quartiers résidentiels.

Donc, ça va être plus visible, plus contraignant, et on espère éviter par là le... avoir un meilleur bilan, même si le bilan — vous l'aviez demandé ce matin — scolaire, il n'est pas très détaillé. Mais je voudrais vous dire que, de 1995 à 1999, pour l'ensemble du réseau, il y a 67 mortalités ou blessés graves, 67 qui représentent 1 %. Il y a 558 légers comme moyenne de 2 %. La municipalité, c'est 55 mortalités, mais 2 %. La proportion est plus forte, 501 pour 3 %. Je pourrais distribuer cette feuille-là.

Et voici le nouveau panneau. Ça va frapper un petit peu plus que le bleu, si vous voulez le regarder. Il sera jaune, vert fluo.

M. Côté (La Peltrie): Jaune comment?

Une voix: Jaune, vert fluo. Ça sera partout en Amérique.

M. Côté (La Peltrie): Mais, M. le ministre, lorsque la zone, comme on disait... Je comprends ça, ça va être marqué de 7 heures à 17 heures. Mais c'est comme je disais, s'il y a un terrain de jeux adjacent à cette école-là ou un parc puis qu'il est fréquenté en dehors de ces heures-là, c'est qui qui décide qu'on peut prolonger la période?

M. Chevette: Dans ça, je peux vous dire que ça viendra. Mais, pour l'instant, c'est les zones scolaires. Puis c'est clair qu'on s'en vient avec des panneaux à messages variables pour d'autres lieux. Mais, pour l'instant, on a voulu régler le scolaire en même temps qu'on réglait la question de Nicolet. Et puis ça fait longtemps que j'avais dans la tête le scolaire, de le régler une fois pour toutes puis de commencer à enclencher le mouvement. Parce que j'ai toujours été impressionné de voir comment, aux États-Unis, on prenait des précautions avec beaucoup de signalisation puis qu'ici on est drôlement situé dans des zones beaucoup plus dangereuses que certaines zones résidentielles pour nos écoles, puis la vitesse est assez élevée. Je sais que ça va déranger un peu de monde, mais je pense que c'est le prix à payer pour la sécurité.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 10 est adopté? M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Je reviens sur le premier élément de l'article 10, sur les transports à des vitesses inférieures. Ça, c'est cet article-là qui va s'appliquer sur les ouvrages qui relèvent du gouvernement du Québec? O.K. Maintenant, comment ça procède dans les cas où ce sont des ouvrages qui relèvent des municipalités? Les gens font des demandes à la municipalité? Puis il y a

des tarifs à ce moment-là qui sont fixés par la municipalité, des conditions?

M. Chevette: Bien, ils demandent, oui. Puis c'est souvent quasiment, entre vous et moi, sur certaines petites routes municipales pour le transport de cela. C'est que la police précède et suit puis c'est quasiment un blocage de routes parce que c'est sur les autoroutes, ce dont on parle. La vitesse minimum, c'est sur les autoroutes.

M. Bordeleau: L'autoroute puis les ponts aussi, hein? Vous donniez l'exemple des ponts tout à l'heure.

M. Chevette: Oui, exact. À cause des hauteurs aussi.

M. Bordeleau: Ça va.

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 10 est adopté? L'article 11.

M. Chevette: L'article 11: L'article 329 de ce Code est modifié:

1° par le remplacement, dans la deuxième ligne du premier alinéa, de «à» par «aux paragraphes 1° à 4° du premier alinéa de»;

2° par l'addition, à la fin du premier alinéa, de «et fixer les limites de vitesse variables visées au paragraphe 5° du premier alinéa du même article.»;

3° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du troisième alinéa, de «ou du deuxième alinéa de l'article 628» par «, du deuxième alinéa de l'article 628 ou de l'article 628.1»;

● (15 h 40) ●

4° par l'addition, à la fin, des alinéas suivants:

«Dans une zone scolaire, du lundi au vendredi et du mois de septembre jusqu'au mois de juin, la limite de vitesse ne peut excéder 50 km/h entre 7 heures et 17 heures.

«Toute limite de vitesse affichée sur un panneau à message lumineux, variable ou non, doit être enregistrée par la personne qui a l'entretien du chemin public et consignée électroniquement.»

Qu'est-ce qu'on veut dire par cela? Ce sont des dispositions purement de concordance avec les nouvelles modifications législatives qu'on a apportées antérieurement à l'article 328 puis à l'article 628.1 de ce Code. La démarche vise donc à préciser l'obligation de la limite de vitesse dans les zones scolaires, sur les réseaux routiers supérieurs et municipaux et à renforcer le respect de cette limite de vitesse réglementaire durant la période d'activité scolaire. Donc, on les a changés avant. Ici, on ne fait que confirmer la chose.

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

M. Brodeur: Oui. Présentement, c'est quoi, la limite généralisée dans les zones scolaires? C'est-ou partout pareil?

(Consultation)

M. Brodeur: C'est 50 km/h partout présentement.

M. Chevrette: Oui. Je vais demander...

Le Président (M. Lachance): Ça peut être moins dans le cas où une municipalité décide de baisser.

M. Chevrette: Ça peut être moins dans les municipalités parce qu'on les a autorisées... Bien, c'est-à-dire qu'on va les autoriser, dans quelques articles, à mettre moins. Allez.

M. Vaillancourt (Guy): Oui, elle est prévue à 50 km/h.

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît, est-ce que vous pouvez vous identifier?

M. Vaillancourt (Guy): Oui, mon nom est Guy Vaillancourt. Je suis chef du service des programmes et coordination avec les partenaires en sécurité.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Vaillancourt (Guy): Actuellement, c'est 50 km/h. Par défaut, c'est 50 km/h. Par contre, c'est le panneau bleu que vous voyez puis il n'y a pas une obligation d'afficher cette limite-là à 50 km/h. Ça peut être dans une zone de 70 km/h. Puis, le citoyen, il passe devant ce panneau-là puis, si ce n'est pas affiché à 50 km/h, il ne le sait pas. Alors, il faut clarifier ça.

D'autre part, on s'assure que la limite va être 50 km/h. Ils ne pourront pas afficher à 70 km/h dans une zone scolaire parce qu'on la limite à 50 km/h. Ils vont aller plus bas. Certaines zones, comme le ministère, dans les zones de 70 km/h, 90 km/h, on les réduit à 50 km/h. Puis dans les zones de 50 km/h, on va les réduire à 30 km/h, généralement.

M. Chevrette: Dans bien des zones, ce n'est pas inscrit. Tu t'en vas sur une route de campagne, 90 km/h. Ça marque réduction à 70 km/h parce qu'il y a une courbe. Tu arrives où l'école il n'y a rien. Donc, il se pense toujours dans la zone de 70 km/h. Là, ça va être très précis puis c'est plus voyant.

M. Brodeur: Donc, présentement, ce n'est pas nécessairement affiché. Donc, l'automobiliste qui s'en vient, qui n'est pas habitué à cette région-là, ne sait pas s'il y a une école près ou pas.

M. Chevrette: Exact.

M. Brodeur: Donc, maintenant, on va l'afficher. Aujourd'hui, la loi dit cependant que la zone, affichée ou pas, c'est 50 km/h. Il faut que l'automobiliste le sache qu'il y a une école, presque.

M. Vaillancourt (Guy): C'est le panneau bleu que vous voyez.

M. Chevrette: C'est le panneau bleu.

M. Brodeur: Le panneau bleu.

M. Vaillancourt (Guy): ...qui va être changé par le jaune-vert fluo.

M. Brodeur: O.K.

M. Chevrette: Puis il va y avoir la vitesse en plus.

M. Vaillancourt (Guy): Puis le panneau électronique, on l'introduit.

M. Brodeur: Donc, le panneau bleu qui existe présentement, qui indique une école, fait en sorte que c'est 50 km/h, même si ce n'est pas indiqué.

M. Chevrette: Oui, c'est ça. Mais là, dorénavant, il y a indication. Ça va être la continuité. Tu peux passer de 90 km/h à 70 km/h, mais il y a obligation de marquer le 50 km/h là.

M. Bordeleau: Ça peut être moins de 50 km/h aussi.

M. Chevrette: Puis ça peut être moins de 50 km/h. Exact.

M. Brodeur: C'est ça. Parce que la municipalité, elle peut décider 40 km/h, là.

M. Chevrette: D'ici juillet, tout le réseau du ministère du Transport sera changé. Puis on donne jusqu'à décembre 2003 pour changer les municipalités.

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

M. Bordeleau: Le dessin que vous avez, est-ce que c'est le même qui existait sur le panneau bleu? Le dessin lui-même, c'est juste la couleur qui va être changée.

M. Chevrette: Il est drôlement plus voyant. Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais le panneau bleu, même avec les ans, ça ne prend pas un temps trop, trop brumeux ou chargé puis il devient mat puis il perd tout de sa visibilité. On pense que celui-là a fait ses preuves.

Le Président (M. Lachance): Jaune fluo comme les stylos. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'article 11? L'article 11 est adopté? Adopté. Article 12.

M. Chevrette: L'article 359.1 de ce Code, édicté par l'article 3 du chapitre 31 des lois de 2000, est modifié par l'insertion, dans la troisième ligne et après le mot «routier», des mots «ou d'une bicyclette».

Cette modification de 359.1 va également permettre à un conducteur d'une bicyclette d'effectuer un virage à droite à un feu rouge après arrêt. C'est la concordance par rapport au pouvoir qu'on s'est donné là. Ils ne l'avaient pas, eux autres.

M. Brodeur: Ça veut dire que, dans les... C'est à partir de quand?

M. Chevrette: Le 15 janvier.

M. Brodeur: À partir du 15 janvier.

M. Chevrette: Dans les endroits où on permet les expériences.

M. Brodeur: O.K. Donc, les autos avaient le droit de tourner. Puis vous me dites que les bicyclettes n'auraient pas eu le droit, n'eût été de ça.

M. Chevrette: On n'avait pas fait la concordance. Donc, on la fait.

M. Brodeur: O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 12 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 13, il y a un amendement.

M. Chevrette: À 13, il y a un papillon. On va vous distribuer le papillon: Remplacer l'article 13 — donc, on remplace celui que vous avez par celui qu'on vous dépose, c'est-u correct? — par le suivant — on va le lire ensemble, là:

«426. Le conducteur d'un véhicule routier construit après 1973 — je ne sais pas qui a posé la question ce matin, mais il y en a un...

M. Brodeur: C'est moi, je pense.

M. Chevrette: ... — ne peut transporter plus de passagers qu'il n'y a de places munies d'une ceinture de sécurité installée par le fabricant.

«Si un véhicule routier ne comporte pas de ceintures de sécurité installées par le fabricant à toutes les places dédiées à des passagers, le conducteur de ce véhicule ne peut transporter plus de passagers qu'il n'y a de places disponibles pour les asseoir sur un siège.

«S'il s'agit d'un autobus qui n'est pas affecté au transport d'écoliers, le conducteur peut transporter plus de passagers qu'il y a de places disponibles dans les cas suivants:

«1° lorsque cet autobus circule en milieu urbain;

«2° lorsque cet autobus circule en dehors du milieu urbain, à la condition que le nombre de passagers excédant le nombre de sièges disponibles ne dépasse pas un par rangée de sièges.»

Ici, je vous donne des explications. C'est que le Code ne précise pas spécifiquement le nombre maximum de passagers qui peuvent prendre place en toute sécurité dans un véhicule de promenade. Une modification est donc proposée afin d'établir le principe qu'il n'est pas permis de transporter plus de passagers qu'il y a de places munies d'une ceinture de sécurité par le fabricant pour tout véhicule de promenade construit après 1973.

M. Brodeur: Donc, M. le Président, il me semble que ça répond à ce que je disais ce matin, à ce que j'ai dit aussi lors de l'adoption. Je ne sais pas si c'est

à la suite de ce commentaire-là, quand je faisais le commentaire d'un Challenger 72, on pouvait rentrer 25 personnes dedans puis aller prendre une ride. Donc, c'était à la suite de ça. C'est pour éviter de genre de fuite devant les tribunaux, à partir d'un véhicule d'avant 1973. Si j'ai bien compris, ça s'applique à n'importe quel genre de véhicule aussi?

M. Chevrette: C'est ça.

M. Brodeur: Même construit avant 1973, s'il n'y a pas de ceinture de sécurité. Voyez-vous, M. le Président, comment l'opposition est constructive dans ce dossier-là aussi?

M. Bordeleau: On a combien de véhicules sur les routes qui sont antérieurs à 1973?

M. Chevrette: Je vais vous donner ça.

Le Président (M. Lachance): Un travail positif en commission parlementaire, c'est toujours bon.

M. Chevrette: Il y en a 7 387 sur 3 776 984. C'est souvent... Dans ça, il faut compter tous ceux qui ont des chars de collection, qui se promènent seulement que l'été ou bien qui font un mariage de temps en temps puis un baptême, là. En fait, le nombre... Je serais très surpris qu'il y ait beaucoup de véhicules en dehors de ça qui circulent sur les routes. Ils doivent plutôt circuler à l'intérieur de campements, par exemple, d'utilité très restreinte.

M. Bordeleau: Quand vous parlez des autobus...

M. Chevrette: Il y a le char de la mère de mon attachée politique.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Quand vous parlez des autobus qui ne sont pas affectés au transport d'écoliers, on vise surtout les autobus, mettons, de la STCUM ou les autobus de transport en commun?

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: Et quand vous dites...

M. Chevrette: Ah oui! Puis les nolisés aussi. Les nolisés également.

M. Bordeleau: Les nolisés, oui. O.K. «...peut transporter plus de passagers qu'il y a de places disponibles» dans certains cas. Bon, là, c'est en milieu urbain. En milieu urbain, il n'y a pas de limite?

M. Chevrette: Excusez...

M. Bordeleau: En milieu urbain, il n'y a pas de limite et on remplit l'autobus?

M. Chevrette: Il n'y a pas de limite, c'est comme dans le transport en commun, il y en a debout.

Vous avez raison. J'ai vu pire que ça. Ici, on en a quelques-uns debout, mais j'ai vu du monde perché, moi, à Madagascar.

M. Brodeur: On devrait installer des poignées dehors à Québec, surtout avec la grève, en dehors de l'autobus pour pouvoir se tenir après.

M. Chevette: Encore faudrait-il que les mécaniciens aient bien vissé les...

M. Brodeur: Oui. Ha, ha, ha!

● (15 h 50) ●

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Je blaguais là-dessus, il y a des... Présentement, on vit des choses plus sérieuses à Québec. Et, depuis quelques mois, depuis que je suis porte-parole aux transports, M. le Président, je prends mon travail à coeur, je prends le transport par autobus à Québec. Et on voit, surtout principalement dans ce temps-ci, que l'autobus est plein jusqu'à la porte. On a la face collée dans la vitre tout le temps. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites — ce matin, l'autobus était vraiment surbondé — du danger de laisser opérer les autobus de cette façon-là, avec le... Ils sont remplis au double de la capacité. Y a-tu des études qui sont faites? Parce que j'imagine que, si ces autobus-là, surtout comme à Québec présentement, avaient un accident, ça serait terrible comme accident.

M. Chevette: Dans les villes, étant donné qu'il y a quasiment des arrêts à chaque coin de rue, c'est... Vous aurez remarqué, en tout cas, règle générale, si on observe véritablement ce qui se passe dans les faits, qu'il y a très peu d'accidents graves, graves en ce qui regarde les autobus du transport en commun interne, parce qu'ils ne sont pas sur des grands-routes, et puis véritablement c'est du départ lent, de l'arrêt quasi immédiat. Donc, il y a souvent des égratignures peut-être, mais on n'a pas de statistiques, non.

M. Brodeur: Parce que, dans le cas qui nous occupe, à Québec par exemple, s'il arrivait même un accident mineur, il y a tellement de gens debout que, à ce moment-là, ça pourrait être dangereux. Donc, on peut penser, à la lecture des journaux d'aujourd'hui puis à la lecture de la réponse du premier ministre d'hier, qu'il y aura une action qui sera prise incessamment pour préserver la sécurité du public dans les autobus.

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

M. Bordeleau: Oui. Sur le dernier alinéa de cet article-là, on dit: Quand l'autobus circule en dehors d'un milieu urbain, à la condition que le nombre de passagers excédant le nombre de sièges disponibles ne dépasse pas un par rangée de sièges». Je voudrais juste comprendre. Un autobus, je ne sais pas si c'est toujours comme ceux que j'ai connus, mais mettons qu'il y a deux sièges d'un bord, deux sièges de l'autre...

(Consultation)

M. Chevette: Je vous donne un exemple: S'il y a 10 rangées de sièges, il ne peut pas y avoir plus de 10 personnes debout.

M. Bordeleau: Mais 10 rangées de sièges, c'est... Une rangée, c'est-u deux bancs d'un côté puis deux bancs de l'autre. C'est deux rangées ou c'est une rangée?

M. Chevette: Non, c'est une rangée.

M. Bordeleau: C'est une rangée. Alors, ça...

M. Chevette: Il y a quatre bancs puis un milieu, là, donc...

M. Bordeleau: Ça veut dire que ça peut amener à peu près un maximum de combien de personnes, ça, dans un autobus qui ne serait pas...

M. Chevette: Jamais plus que le nombre de rangées.

M. Bordeleau: Oui, mais ça veut dire quoi, à peu près combien de rangées?

M. Chevette: S'il y a 10 rangées, c'est 10 personnes, s'il y a 11...

M. Bordeleau: Il y a combien de rangées dans un autobus, à peu près?

M. Chevette: Il me semble que c'est une quinzaine. Une quinzaine de rangées dans les autobus? Remarquez bien que... Ça dépend des coupes, mais ça doit plutôt être 10 à 15.

M. Bordeleau: Il pourrait y avoir une quinzaine de personnes debout, pas assises?

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: En dehors d'un milieu urbain, ça veut dire sur des autoroutes, n'importe où.

M. Chevette: C'est les mêmes règles. Ça, on n'a fait que répéter les règles.

M. Bordeleau: Non, je le sais, mais je...

M. Chevette: Non, non.

M. Bordeleau: S'il y a une quinzaine de personnes debout dans un autobus, qui ne sont pas assises, puis sur des routes de campagne ou des autoroutes, il me semble que c'est relativement dangereux s'il arrive un accident puis 15 personnes ne sont même pas assises dans un autobus, sont debout, si ça part de travers, tout ça.

M. Chevette: Je dois vous dire que je regardais tout ça, là, les statistiques...

Des voix: ...

M. Chevrette: S'il vous plaît, vous allez baisser le ton, parce que je ne suis pas capable, en même temps que vous parlez, de parler.

A moins d'une catastrophe comme aux Éboulements... Regardez: 1994, un mort; 1995, un mort; 1996, trois morts; 1998, trois morts. C'est 1997 qui a 44 morts. Il y a très peu d'accidents quand même. Le scolaire, c'est la même chose. Quand vous regardez le bilan du scolaire, avec des enfants, bondés, c'est un des meilleurs... Le meilleur bilan au Québec, c'est dans le transport scolaire.

Je pense que ce n'est pas à ce niveau-là, les gros dangers, c'est beaucoup plus entre les lourds puis les autos, puis la moto qui dépasse les bornes. Mais regardez les statistiques, là, vous allez voir que c'est un excellent bilan qu'on a, malgré les règles qui semblent moins sévères que dans d'autres cas.

M. Bordeleau: Est-ce que ces règles-là qu'on a ici, c'est des règles qui s'appliquent habituellement ailleurs, dans les autres provinces canadiennes ou aux États-Unis?

M. Chevrette: C'est similaire à ce qu'on connaît.

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

M. Brodeur: Dans les quelques cas d'accidents qu'il y a eu concernant les autobus, est-ce qu'il y a eu des recommandations, dans ces cas-là, du coroner, s'il y avait des fautes quelconques ou des choses qui auraient pu être évitées?

M. Chevrette: Oui, on en a eues. Dans Les Éboulements, on en a eues.

M. Brodeur: Oui, mais je parle des cas... Ça, Les Éboulements, c'est très connu, là. Mais, si on parle des cas un mort, deux morts, trois morts en telle année.

M. Chevrette: Oui, mais, dans le cas de un, quand il y a eu un mort...

M. Brodeur: Un mort...

M. Chevrette: ...est-ce qu'il y a eu le coroner a fait des... On fera la recherche parce qu'on ne l'a pas.

M. Brodeur: Oui.

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

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 13, tel qu'amendé, est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 14.

M. Chevrette: L'article 14, c'est: L'article 461 de ce Code est modifié par le remplacement, dans la première ligne, du mot «premier» par le mot «deuxième».

Il s'agit tout simplement d'une modification de concordance avec l'article 13 qu'on vient d'adopter. C'est juste changer le chiffre de un à deux.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 14 est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 15.

M. Chevrette: L'article 15, c'est: L'article 481 de ce Code est modifié par l'addition, après le premier alinéa, du suivant:

«Nul ne peut conduire une motocyclette ou un cyclomoteur alors que le passager ne satisfait pas aux obligations du premier alinéa.»

En fait, ici, la modification a pour effet de permettre l'imposition d'une amende au conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur qui circule avec un passager qui ne respecte pas les exigences décrites au premier alinéa, le premier alinéa étant: «Le passager d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit être assis dans la direction du guidon et de façon que ses pieds reposent sur les appui-pieds, lorsque le véhicule est en mouvement.»

En d'autres mots, si le passager a la face en arrière puis il fait des bye-bye à l'auto qui suit, tu sais, il n'est pas assis dans la bonne direction. Puis, s'il a les deux pieds en l'air puis il s'amuse, là, il peut se voir imposer une amende.

M. Brodeur: Voulez-vous donner un exemple? Non, M. le ministre, vous-même.

M. Chevrette: Bien là, je trouve que j'ai été assez explicite.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Montrez nous donc qu'est-ce que ça aurait de l'air.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Demain soir, minuit.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Oui, est-ce que ça couvre aussi le genre de moto, là, avec un carrosse, là, d'accompagnement, là, qui...

M. Chevrette: Oui, s'il était assis sur la valise du carrosse, oui. C'est la même chose.

M. Côté (La Peltrie): Non, non, mais ils transportent aussi les bébés à l'intérieur de ça. Je me souviens de l'avoir vu, là.

M. Chevette: Non, non, tout ce qu'on dit, c'est qu'il y ait une disposition normale, assis dans le sens qu'il faut être assis, puis de respecter les normes de sécurité. Quand vous avez le carrosse, il faut que la personne soit dedans, avec son casque et puis c'est ça. On n'invente rien, là. On dit tout simplement une position normale, quand tu as un véhicule. Dans le cas du carrosse, ce n'est pas du tout la même affaire que le passager qui est assis sur le siège derrière toi.

M. Côté (La Peltrie): Ah non! ce n'est pas pareil.

M. Chevette: Il l'assit dans le carrosse, il y a un banc et un sens, parce que c'est plutôt pointu pour...

M. Côté (La Peltrie): Est-ce qu'il y a une ceinture de sécurité là-dedans?

M. Chevette: Je pense que oui. Sous réserve, mais il me semble que oui. Dans les carrosses, est-ce qu'il y a une ceinture de sécurité? Moi, il me semble que oui. Est-ce qu'il y en a un qui peut me répondre à ça?

(Consultation)

M. Chevette: Oui, il y a une ceinture.

Des voix: ...

M. Chevette: Oui, mais vous ne le verrez pas.

Une voix: Ha, ha, ha!

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président, je vois qu'on utilise les mots «motocyclette» et «cyclomoteur». Est-ce qu'on a négligé volontairement de parler de motoneige à laquelle la même situation pourrait s'appliquer? Il me semble que j'ai déjà vu ça, quelqu'un assis de façon contraire sur une motoneige, là, en arrière.

M. Chevette: Est-ce qu'il y a un juriste qui peut me répondre là-dessus?

(Consultation)

M. Chevette: C'est vrai, j'ai déjà vu ça, moi aussi.

(Consultation)

M. Chevette: Est-ce que les mêmes normes que la motocyclette s'appliquent aux motoneigistes?

(Consultation)

M. Chevette: Il y a des règles particulières où on dit le nombre de personnes, la façon, le casque, et tout.

M. Brodeur: Oui, c'est dans quelle loi, ça, dans quel article...

M. Chevette: Dans le règlement sur les motoneiges.

M. Brodeur: Le règlement sur les motoneiges.

M. Chevette: Oui. C'est beau?

M. Brodeur: O.K. Oui et non, parce que c'est curieux, j'aurais aimé ça le voir dans la loi, mais on le voit dans les règlements.

M. Chevette: On le voit dans les règlements.

M. Brodeur: On ne pourrait pas rajouter tout simplement dans la loi les motoneiges puis on vient d'arranger...

M. Chevette: C'est parce qu'on a une loi spécifique sur les motoneiges.

M. Brodeur: Il y a une loi spécifique sur les motoneiges?

M. Chevette: Oui. C'est beau.

M. Brodeur: Parce que les motoneiges aussi, à l'occasion, circulent sur la voie publique, et la loi qui prévoit cette loi-là concernant les motoneiges prévoit aussi la même chose sur les voies publiques. C'est applicable également.

M. Chevette: La même affaire.

M. Brodeur: La même affaire, êtes-vous certain de ça, vous?

M. Chevette: Oui. Puis c'est une loi spécifique avec un règlement, oui, particulier.

M. Brodeur: Oui, parce que...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 15 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Brodeur: ...je ne voudrais pas qu'on ait oublié...

M. Chevette: Non, non.

M. Brodeur: ...là, spécifiquement là, les motoneiges.

M. Chevette: C'est beau.

M. Brodeur: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 15 est adopté. Article 16.

M. Brodeur: Voyez, M. le Président, comment l'opposition est constructive.

M. Chevette: Arrête de le dire, tu prends du temps pour rien avec ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Article 16. Ha, ha, ha!
● (16 heures) ●

M. Bordeleau: Comme le ministre le disait, à ce moment-là, on n'aura pas besoin de le dire, que l'opposition est constructive.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Je vous le dirai à la fin.

Le Président (M. Lachance): Ça ne coûte pas cher puis ça fait plaisir, M. le ministre.

M. Chevette: Oui, oui, je le sais. Il est très fin et très gentil.

Le Président (M. Lachance): Allez-y, M. le ministre.

M. Chevette: Y a-tu d'autres choses que tu veux avoir? Veux-tu avoir un café?

Une voix: Oui, s'il vous plaît.

M. Chevette: L'article 509...

M. Brodeur: On pourrait bien suspendre pour aller prendre un café en bas, non?

M. Chevette: Après.

Le Président (M. Lachance): On ne suspend pas, pas tout de suite.

M. Chevette: L'article 509 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la cinquième ligne et après «359», de «359.1».

Ici, comme cet article prévoit une amende de 100 \$ à 200 \$ pour le conducteur d'un véhicule routier qui n'immobilise pas son véhicule routier à un feu rouge — ça, c'est à l'article 359 — cette disposition impose également une amende pour le conducteur qui n'a pas immobilisé son véhicule avant d'effectuer un virage à droite sur un feu rouge. Étant donné qu'on permet le virage à droite maintenant, on fait la concordance.

M. Brodeur: M. le Président, juste en profiter, parce qu'on n'a pas eu l'occasion de débattre sur le virage à droite... Je peux vous dire, M. le Président, qu'on est pour le virage à droite. Quelle est l'intention du ministre? À partir du 15 janvier, on sait qu'il y aura dans

certaines municipalités des zones d'essai. Quel est l'agenda du ministre concernant le virage à droite?

M. Chevette: Vers le neuvième ou dixième mois de l'expérience, on fera connaître la décision de l'expansion ou de l'arrêt. Mais j'espère que ce sera de l'expansion, parce que, à mon point de vue, j'ai toujours prétendu qu'on n'était pas plus bête qu'ailleurs puis qu'on était capable de vivre ça.

M. Brodeur: M. le Président, je pense exactement la même chose, mais j'aimerais savoir, pendant qu'on discute de ça, quelle est l'intention du ministre pour Montréal. On sait que le maire de Montréal s'y est opposé, je crois, et le maire de Québec aussi s'y est opposé. Moi, j'ai eu l'occasion de voyager partout en Amérique, où on a droit au virage à droite, sauf à New York, mais il semble que ça n'a pas porté vraiment de problèmes. Pourquoi Montréal? Je ne comprends pas les arguments du maire de Montréal. Est-ce que Montréal est faite différemment des autres villes d'Amérique du Nord pour ne pas permettre en toute sécurité le virage à droite?

M. Chevette: J'ai autant de difficulté que vous à comprendre, sauf que je pense qu'ils ont fait l'analyse en fonction du fait qu'on enlevait toute autre signalisation. Il n'y a rien qui empêche... À plusieurs endroits à travers le monde où on tourne à droite, c'est marqué à plusieurs moments: Ne tournez pas sur le feu rouge, parce qu'il y a des sorties d'élèves, des sorties d'étudiants, il y a une zone intensive de va-et-vient à cause d'une bouche de métro, à cause de n'importe quoi. Il n'y a rien qui l'empêche de mettre la main, de mettre le petit bonhomme, de mettre même des cadrans et les secondes pour permettre le temps, maintenant, de traverser.

Je pense qu'ils interprètent que, quand on dit «virage à droite», c'est comme si tout le monde se garrait sans arrêt puis tournait à droite. Il faut expliquer. Et la preuve, c'est qu'on vient de faire des concordances, là. Celui qui ne fera pas son arrêt avant de tourner, c'est une faute. Parce qu'on ne veut pas une tuerie quand on installe ça, là. On veut que ce soit quelque chose de civilisé puis qu'il se crée... On harmonise le poids charge avec l'Ontario, imaginez-vous, le «trucker», avec le même nombre de tonnes, puis on ne serait pas capable d'harmoniser nos signalisations routières puis d'harmoniser nos fonctionnements. Moi, je pense qu'il y a de l'incompréhension. Personnellement, je pense qu'ils s'imaginent qu'on a voté ça sans penser à ce que ce soit applicable.

Prenez un exemple. On pourrait au moins être d'accord, à Montréal, pour que, la nuit, on ait une signalisation intelligente puis qu'on ne soit pas trois minutes à attendre sur le coin de Sherbrooke puis Viau, je ne sais pas, ou Pie IX ou n'importe quelle autre, L'Assomption, puis tu attends qu'elle soit verte. Si tu fais ton arrêt, tu regardes, puis il n'y a personne, il n'y a pas un chat, il faut que tu puisses tourner à droite.

Ma conviction, c'est qu'on va démontrer par des expériences-pilotes que ça se fait, que c'est réalisable puis qu'on va pouvoir l'étendre, tout en reconnaissant qu'il y a des zones où on ne pourra pas. On va le répéter. À force de le répéter, ça va venir à rentrer.

M. Brodeur: Et, concernant le maire de Québec, lui aussi, il a...

M. Chevrette: Lui, il avait des réticences, mais ce n'était pas pour les mêmes choses. Quand on a eu expliqué — je ne sais pas si vous... le député de l'Acadie doit s'en rappeler — quand on a dialogué avec Québec, après questions et réponses, les réticences étaient passablement tombées, c'était moins drastique ou radical que la position de Montréal, qui était contre, point final. Il y avait quelques distinctions. Mais, quand on leur a dit: Oui, mais, si on oblige l'arrêt obligatoire puis qu'il n'y a personne pour tourner? Ah oui! Vous pouvez mettre même des flèches, on a même dit, on a même suggéré. Il y a des flèches. En Abitibi, ils ont déjà leurs flèches, vous le savez. C'étaient des illégaux, eux autres. Là, on est en train de les rendre légaux. Il y a des signalisations qui existent, de la signalisation intelligente qui existe. On n'est pas là pour faire écraser le monde, là. On est là, par contre, pour permettre une meilleure fluidité, pour permettre... Je peux vous dire que j'ai bien plus peur des «Cédez», moi, des fameuses bretelles où on sort, personnellement, que des arrêts puis regarder puis tourner, parce que, là, ils voient un jaune orange, ça s'enligne, ça, là, à toute vapeur. Même, les quelques «Cédez» que j'ai vus aux États-Unis, ils sont bien plus dangereux que le virage à droite. J'en connais quelques-uns, dans un giron où je vais pratiquer un certain sport, le golf, puis les «Cédez» à droite sont plus dangereux, dans ma tête à moi, que l'arrêt complet puis le virage à droite, personnellement.

M. Brodeur: O.K. Donc, M. le Président, on peut prévoir que, dans l'agenda, au mois de septembre, on fait un bilan de ce qui s'est passé durant l'année et, pour l'an 2002, probablement, si l'expérience est concluante...

M. Chevrette: Il va falloir commencer à faire les bilans effectivement, pour que... C'est parce que, si on veut l'étendre, ça suppose quand même une évaluation. Puis aussi, si on dit oui, il faut que le monde ait un certain temps pour se préparer. Donc, il va falloir commencer à parler avant la journée x, là, c'est évident.

M. Brodeur: Vous avez choisi plusieurs municipalités. Sur quelle base avez-vous choisi ces municipalités-là, par rapport à une, par rapport à l'autre?

M. Chevrette: Bien, l'Abitibi parce qu'ils vivaient une expérience puis je ne voulais pas changer les traditions. Dans la région de l'Outaouais québécois, c'était que, eux, il y a 60 000 personnes, citoyens qui, quotidiennement, traversent l'autre bord puis vivent les deux régimes. Drummondville, parce que c'est une ville qui est à proximité d'une autoroute, en plus, puis je voulais voir comment serait le comportement. On a pris la région de Jonquière-Chicoutimi, qui représente un fort bassin de population également. Puis j'ai pris semi-rural, semi-urbain, qui est Lanaudière, comme tel, où on va vivre les expériences, en particulier la ville mais aussi le ministère des Transports, qui a plusieurs intersections, ça va nous permettre de voir les comportements. Et on va avoir les technologies

modernes pour les observer par caméra, pour voir comment ils se comportent. On va faire des sondages auprès de la population.

On veut vraiment, à partir des techniques modernes d'information, recueillir le plus d'observations possible, faire ça sérieux parce qu'on sait qu'il y a des préjugés contre ça. Il y a des préjugés, on l'a vu, nous autres, en commission parlementaire, par de nombreux groupes. Il y a des préjugés, et je pense que... Écoutez, les 60 000 de l'Outaouais québécois qui, quotidiennement, traversent de l'autre bord, est-ce qu'il deviennent plus intelligent quand ils ont traversé la rivière Outaouais que s'ils sont sur ce bord-ci? J'ai de la misère à me rentrer ça dans la tête, moi.

M. Brodeur: Vous n'avez pas à me convaincre, M. le ministre. Avant d'être en politique, j'avais affaire souvent aux États-Unis et dans le reste du Canada puis je me suis toujours demandé pourquoi on n'avait pas ça ici. Ça fait que c'est parfait.

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

M. Bordeleau: Oui, sur le même sujet, M. le Président. On parle de l'obligation de faire un arrêt avant de tourner sur le feu rouge. Les amendes qui vont être données, à ce moment-là, à des gens qui seront pris en défaut, là, ça va être de quel ordre? Est-ce que c'est déterminé quelque part, ça?

M. Chevrette: C'est l'article 16, c'est de 100 \$ à 200 \$.

M. Bordeleau: De 100 \$ à 200 \$?

M. Chevrette: La même chose que l'autre qui ne faisait pas son feu rouge antérieurement.

M. Bordeleau: O.K. La même chose qu'une personne qui ne fait pas un feu rouge. À ce moment-là, ça va être la même amende, 100 \$ à 200 \$.

M. Chevrette: Puis les premiers temps de l'expérience, d'autre part, la police va être sur place beaucoup pour leur dire: Écoute, tu n'as pas fait ton arrêt, là. Donc, si, la prochaine fois, tu ne fais pas ton arrêt, c'est comme si tu avais brûlé un feu rouge, antérieurement. Il faut qu'ils le sachent.

M. Bordeleau: Il n'y a pas de perte de points avec ça?

M. Chevrette: Non, pas pour cela.

M. Bordeleau: Il n'y en avait pas non plus, de perte de points, si quelqu'un passait sur un feu rouge?

M. Chevrette: Il y en a. Je pense que c'est trois points de démerite.

M. Bordeleau: Puis pourquoi, dans ce cas-là, vous n'avez pas mis des pertes de points pour des gens qui ne feraient pas d'arrêt?

M. Chevette: C'est une expérience-pilote que l'on fait. Dès le départ, on le sait que, dans le premier 15 jours, trois semaines...

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Chevette: C'était plutôt pour ça. Ça ne veut pas dire qu'on ne l'amènera pas. On va voir le comportement puis...

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie.

M. Bordeleau: Pardon, j'avais une autre question, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, allez-y, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez fait des évaluations? On parle de signalisation, là. Bon, il y a toutes sortes d'indications dans des cas particuliers. Est-ce que vous avez une évaluation des coûts que ça peut représenter — je ne sais pas sur quelle base, là — pour une municipalité, par exemple, ou pour une région? Ça va coûter combien, la signalisation pour s'adapter à la question du virage à droite sur feu rouge?

M. Chevette: Naturellement, il n'y a pas un coût identique, nulle part.

M. Bordeleau: Mais est-ce que vous avez un estimé? Ça peut-u coûter très cher à une région?

• (16 h 10) •

M. Chevette: Oui, bien, on pourrait vous donner... On pourrait vous faire parvenir le détail. Pour chaque municipalité dans l'expérience-pilote, on peut vous donner une table de taux qu'on vous enverra par le biais de la commission.

M. Bordeleau: Une table de taux?

M. Chevette: Les taux que ça coûte pour les panneaux. Parce qu'on sait que, dans telle ville... Par exemple, on sait que, dans l'expérience-pilote, si on avait pris l'Estrie, Sherbrooke, ça aurait coûté extrêmement cher, ça coûtait énormément cher parce qu'il y avait un paquet de feux de signalisation qui coûtaient... On va voir l'expérience-pilote concluante, puis on verra peut-être avec un programme de soutien. C'est ça qu'il faut penser dans l'année aussi. Parce qu'on voulait que l'expérience... On a mis 750 000 \$ exclusivement dans l'évaluation. Puis on les paie tous, dans l'expérience-pilote, on paie tout, tout. Ça nous coûte...

M. Bordeleau: C'est le ministère qui va payer tous les ajustements nécessaires.

M. Chevette: Dans l'expérience-pilote, oui. L'expérience-pilote, ça nous coûte en tout combien, le chiffre global?

Une voix: Ça va coûter, global, 1,3 million.

M. Chevette: 1,3 million.

M. Bordeleau: Pour cinq régions. C'est ça?

M. Chevette: Oui, cinq projets...

M. Bordeleau: O.K., si vous pouvez déposer les documents auxquels...

M. Chevette: ...dont un gros montant quand même pour l'évaluation. C'est...

Une voix: 700 000 \$.

M. Chevette: 700 000 \$ pour l'évaluation.

M. Bordeleau: En plus?

M. Chevette: Mais on va déposer le détail.

M. Bordeleau: 700 000 \$ pour l'évaluation, c'est en plus du 1,3 million?

M. Chevette: Non, c'est dans le 1,3 million. Ce n'est quand même pas si désordonné...

M. Bordeleau: Ça veut dire que la signalisation, c'est de l'ordre de 600 000 \$, à peu près?

M. Chevette: Il y a la main-d'oeuvre pour les installer qui coûte presque aussi cher que les panneaux.

M. Bordeleau: Oui, oui. Non, je veux dire, installer les panneaux, à peu près 600 000 \$, puis 700 000 \$ pour l'évaluation.

M. Chevette: Grosso modo, c'est ça. Il y a la sensibilisation aussi avant. Il y a un feuillet par famille, etc.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: Mais on va vous donner tout le détail.

M. Bordeleau: Parfait.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Oui. Il est prévu une amende de 100 \$ à 200 \$ pour le conducteur de véhicule routier qui ne fera pas son arrêt. Entre 100 \$ et 200 \$, c'est quoi qui détermine...

M. Chevette: Ah, ça, c'est le juge.

M. Côté (La Peltrie): Parce que...

M. Chevette: Ce n'est pas nous autres, les amendes, là. Les amendes, on fixe le minimum puis le maximum, puis il arrive ce qui arrive, hein. Si tu contestes, le juge peut décider qu'il te donne 100 \$ à cause des circonstances atténuantes, mais il peut aller au

maximum aussi. S'il y a récidive, si tu as tendance à oublier souvent de le faire, tu risques qu'on soit obligé même d'amender la loi pour enlever des points de mérite en plus.

M. Côté (La Peltrie): Alors, mais ça veut dire que je peux avoir une amende, moi, à un endroit, 100 \$ puis, à un autre endroit, je peux l'avoir à 150 \$. C'est-à-dire ça veut dire?

Une voix: ...

M. Côté (La Peltrie): Bien, non, non. C'est parce que, là, on dit: C'est une amende entre 100 \$ et 200 \$.

M. Chevrette: En vertu du Code pénal, on doit fixer un minimum puis un maximum. Donc, normalement, quand on dit: Comme cet article prévoit une amende de 100 \$ à 200 \$, à la première infraction, vous allez recevoir un compte de 100 \$ plus TPS, je suppose, TVQ, je ne sais pas trop. S'il y a récidive, on va déposer un avis de récidive, puis vous allez la payer 200 \$. C'est toujours à la discrétion du juge, hein.

M. Benoit: Puis l'argent...

M. Chevrette: Ça va au fonds consolidé, pour l'instant.

M. Benoit: Ce n'est pas à moi.

M. Brodeur: Oui, vas-y.

M. Benoit: Est-ce que l'argent va à la ville, à ce moment-là, ou à la province?

M. Chevrette: C'est-à-dire que, si le pour-suisant est la ville, ça va à la ville. Puis même des autochtones maintenant, que ce soit un village autochtone, une ville ou le gouvernement. Ça ne fait pas longtemps, mais on a réglé ça il y a — je ne me souviens plus quand — cinq, six mois.

Une voix: ...

M. Chevrette: C'est ça.

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

M. Brodeur: Oui. C'est certain que c'est le juge qui a le dernier mot, sauf que, si je suis arrêté par la police, il m'arrête au coin de rue, y me donne-tu 100 \$ ou 200 \$ ou c'est lui qui décide?

M. Chevrette: C'est 100 \$, hein? C'est l'amende minimum quand la police...

M. Brodeur: Toujours.

M. Chevrette: Vous contestez, ça peut être de 100 \$ à 200 \$. C'est incitatif à payer, en d'autres mots. Ha, ha, ha!

M. Benoit: Oui, bien, c'est ça, là.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 16 est adopté?

M. Benoit: Non, juste un instant, c'est un point important, ça, là.

M. Chevrette: Ça a toujours été ça.

Le Président (M. Lachance): Ce n'est pas nouveau.

M. Benoit: Le ministre nous dit: Si vous payez, c'est 100 \$ — jusque-là, on s'entend, on n'a pas trop de problèmes — si vous ne payez pas, là, ça se peut que ça soit 200 \$.

M. Chevrette: C'est à la discrétion du juge.

M. Benoit: Oui, mais...

M. Chevrette: Je ne peux pas dire autrement...

M. Benoit: Quelle sorte de justice qu'on a, là? Si tu vas en cour, tu es plus pénalisé que si tu n'y vas pas, je veux dire...

M. Chevrette: Non, non, si vous occasionnez des frais en plus.

M. Benoit: Je comprends que le juge peut aussi vous enlever l'amende, mais...

(Consultation)

M. Benoit: Oui, mais ne pas faire un stop sur un coin de rue... La gravité de l'offense, ne pas faire un stop avant de prendre une lumière à droite, je veux dire, ça ressemble pas mal à ne pas faire un stop avant une lumière, là.

M. Chevrette: Oui. Ça commence par un stop, puis il y en a qui prennent l'habitude de ne pas faire leur stop, puis, après ça, il arrive un accident puis un petit enfant ou une personne âgée qui est écrasé puis là vous dites: Qu'est-ce que t'attends pour ne pas avoir mis 400?

M. Benoit: Oui, mais attention, là...

M. Chevrette: Il n'y a jamais de juste milieu, tu sais. Il faut prendre son mal en patience, à un moment donné, puis...

M. Benoit: Oui, mais, M. le Président, si je comprends bien le ministre, la première fois que la police va m'arrêter — parce que je suis probablement... — la première fois, ils vont me donner 100 \$. Deuxième fois qu'ils vont m'arrêter, ils vont me donner 100 \$.

M. Chevrette: Non, non, ça dépend. S'il sait qu'il y a un avis de récidive, parce qu'il a pitonné puis tu as un avis de récidive, le juge peut t'envoyer une amende de 200 \$.

M. Benoit: Ah! bien attends. Quand la police m'arrête, moi, ma compréhension, c'est que ça s'en va à la police provinciale. Mais là vous dites: Ils peuvent ou ils vont m'envoyer 200 \$ d'amende?

M. Chevette: La police vous arrête.

M. Benoit: Oui.

M. Chevette: Il s'en va dans son auto, il sait que vous êtes un gars qui ne faites pas vos stops naturellement.

M. Benoit: Oui.

M. Chevette: Il le constate.

M. Benoit: O.K.

M. Chevette: Vous avez six tickets. Il marque: Non arrêté; récidive, quatrième fois, 200 \$.

M. Benoit: Est-ce qu'il peut me donner 100 \$?

M. Chevette: Vous êtes chanceux en maudit s'il vous donne ça, parce que, après récidive... Il y a un minimum puis il y a un maximum.

M. Benoit: Oui, mais c'est-u le policier qui a le pouvoir discrétionnaire?

M. Chevette: Si le gars, il ne veut pas, il s'en va en cour puis il plaide. Le juge pourra décider que c'est 125 \$, que c'est 150 \$.

M. Benoit: Mais est-ce que la police sur l'emplacement... Je m'excuse de poser la question de mon confrère de Shefford, mais je pense que c'était... Je veux être sûr, quand il va m'arrêter, que je sais de quoi je parle, c'est pour ça que je pose toutes ces questions-là. Quand il va m'arrêter, le policier, la deuxième fois, est-ce qu'il a la discrétion, lui, de me dire: Ah! bien, vous, Benoit, je ne vous aime pas trop la face, ça va être 200 \$, ou bien: Vous êtes un bon gars, je vais vous donner 100 \$? En récidive, là.

M. Chevette: La police a la discrétion de mettre jusqu'à 200 \$, quand elle sait que c'est une récidive. Ça a toujours été ça.

M. Benoit: Est-ce qu'elle a la discrétion de mettre 100 \$ quand elle sait que c'est une récidive?

M. Chevette: Elle pourrait.

M. Benoit: Les policiers ont un pouvoir discrétionnaire sur un montant. C'est spécial, ça.

M. Chevette: C'est spécial? Vous n'avez jamais vu ça?

M. Benoit: Donnez-moi donc d'autres exemples dans le Code où c'est la police qui décide du montant qu'elle peut donner.

M. Chevette: Par exemple, un véhicule sans titulaire de permis de conduire de la classe appropriée commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$, à l'article 45. Il n'a pas son permis, c'est entre 300 \$ puis 600 \$. S'il récidive... Moi, écoutez. Je comprends que la question est une question de fond, mais c'est une question qui est réglée depuis fort longtemps. C'est qu'on met dans le code pénal un minimum puis un plafond, un plancher puis un plafond. On met un plafond précisément parce que, dans les cas de récidive, il y a plus de sévérité. C'est sur tout, ça.

M. Benoit: Je n'en ai pas sur la récidive, que ce soit plus cher pour la récidive, là, M. le ministre. On se comprend bien là-dessus. Ce sur quoi j'en ai, c'est que c'est le policier qui a la discrétion de décider. Moi, j'ai toujours pensé que, dans une démocratie, c'était le pouvoir juridique qui décidait de l'amende, je veux dire, la négociation de l'amende, que ce n'était pas le policier. Je comprends que la loi lui...

M. Chevette: M. Benoit... M. le député d'Orford, le citoyen a un pouvoir de contester.

M. Benoit: Oui.

M. Chevette: Donc, il a le droit de contester. Si le policier dit... Si l'individu s'en va devant la Cour puis il dit: Moi, le policier a marqué «récidive» puis je n'en ai pas, puis le juge a les moyens de faire témoigner, par exemple, de faire sortir son dossier puis il dit: C'est vrai qu'il n'y a pas de récidive... Il peut y avoir une erreur humaine, mais il y a un pouvoir de contester de la part du citoyen.

M. Bordeleau: Est-ce que le pouvoir de contester, M. le ministre, c'est sur l'infraction ou c'est sur...

M. Chevette: Sur les deux.

M. Bordeleau: Sur les deux. Sur l'infraction puis sur le niveau de la sanction.

M. Chevette: Le Code de procédure pénale prévoit que tu peux contester l'infraction, le fondement de l'infraction, et la peine la plus forte aussi, tu peux la contester.

M. Benoit: En ce moment, un policier qui m'arrête sur la 20 où je vais à 120 km puis c'est 100 km/h, il a le choix, lui, le policier de dire: Bien là je vais te mettre 110 km, sachant pertinemment que je vais perdre moins de points puis je vais payer moins cher. Ça, je comprends que le policier, il a une évaluation de valeur qu'il fait de la vitesse à laquelle j'allais, etc. Mais que lui ait le choix de décider s'il va me donner une amende un peu plus ou un peu moins parce qu'on est dans le même club des Lions dans la ville ou...

M. Bordeleau: Chevaliers de Colomb.

M. Benoit: ...Chevaliers de Colomb ou... ça me surprend, là, je veux dire.

Une voix: C'est libéral.

M. Benoit: Oui, c'est libéral.

Le Président (M. Lachance): Il a aussi le choix de me donner un avertissement.

• (16 h 20) •

M. Chevette: Non, mais, très honnêtement, vous regarderez le Code de procédure pénale, l'article 146 et l'article 229, lui, qui parle: «Le juge qui déclare le défendeur coupable d'une infraction lui impose une peine dans les limites prescrites par la loi, compte tenu notamment des circonstances particulières relatives à l'infraction ou au défendeur ou de la période qui a pu être purgée par le défendeur relativement à cette infraction.»

Et, à l'article 146:

«8° la peine minimale prévue par le législateur pour une première infraction à la disposition législative enfreinte par le défendeur.» Peine minimale. Puis, dans le cas de récidive...

M. Benoit: Oui, mais, M. le ministre, moi, je n'en ai pas avec le juge, là. Quand je vais être devant le juge, ça, c'est un autre boggie. Moi, j'en ai de...

M. Chevette: Non, non. Je le sais, mais je vous ai répondu qu'en cas de récidive le policier a un pouvoir discrétionnaire. Ça fait trois fois que je vous le dis.

M. Benoit: Bien, ça me surprend. Ça fait trois fois que je vous dis que j'ai bien de la misère avec ça, moi.

Le Président (M. Lachance): Bien, ce n'est pas nouveau, ça, M. le député d'Orford. Le policier peut aussi dire: Je te donne...

M. Benoit: Bien, c'est nouveau pour moi, en tout cas.

Le Président (M. Lachance): ...un avertissement, puis ça ne coûte rien. Mais ça peut être aussi ça. Il a la discrétion de le faire.

M. Brodeur: Je comprends. Même si ce n'est pas nouveau, ce n'est pas parce que ce n'est pas nouveau qu'on ne doit pas se questionner là-dessus.

Le Président (M. Lachance): Ah bien, ça, vous avez tout à fait raison.

M. Chevette: C'est sûr, ça.

M. Benoit: Il n'est jamais trop tard pour être sage. Plus je vieillis d'ailleurs, plus je m'aperçois que ça me rejoint, ça.

Une voix: On l'avait remarqué.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: C'est juste parce qu'on est d'accord. Puis ce que le député d'Orford a dit, c'est très

juste là qu'on donne un pouvoir discrétionnaire aux juges. Ils sont là, eux, quotidiennement pour appliquer la loi, puis on leur donne un pouvoir discrétionnaire, c'est un pouvoir judiciaire. Et là, ce dont on s'aperçoit, c'est qu'on donne un pouvoir semblable au policier et, lui, sa discrétion peut être menée souvent par, justement, un membre du club des Lions, des Chevaliers de Colomb, etc.

M. Chevette: Je vais demander à maître... Vous allez vous identifier. Expliquez donc comment ça marche.

M. Legault (Jacques): Jacques Legault, avocat au ministère des Transports. Maintenant, les nouvelles procédures, en vertu du Code de procédure pénale, le constat d'infraction, le policier a le pouvoir de vous signifier un constat d'infraction de main à main. Donc, dès qu'il vous signifie un constat d'infraction, les procédures légales sont déjà entamées, ce qui était le contraire avant. Donc, le policier, s'il s'aperçoit que vous avez... Mettons, il regarde dans le CRPQ, ça fait trois fois qu'il vous prend à ne pas respecter un feu rouge. Lui, sur son constat d'infraction, il peut mettre: C'est 150 \$. Lui, il va marquer sur son constat d'infraction 150 \$ parce qu'il y a récidive de la part de monsieur X. Vous, dès que vous recevez ça, vous avez le choix d'enregistrer un plaidoyer de non-culpabilité dans les 30 jours que le constat d'infraction vous a été signifié par le policier.

Le Code de procédure pénale prévoit deux choses: vous pouvez constater l'infraction ou également vous pouvez admettre votre infraction mais vous pouvez contester devant le juge la peine que le policier vous a mise à 150 \$. Il a le pouvoir, il a le droit de le faire.

M. Benoit: Oui, mais tantôt le ministre nous a dit qu'aussi, en cas de récidive, il pourrait décider de lui donner seulement 100 \$. Est-ce que c'est exact?

M. Legault (Jacques): Oui, il pourrait. Il pourrait le donner si jamais le renseignement...

M. Benoit: Ça va être le joyeux bordel là-dedans.

M. Chevette: Non, mais écoutez une minute, là, il y a une question de principe en dessous de ça, M. le député. Vous seriez le premier à vous lever en Chambre si la police disait toujours 100 \$. Là vous arriveriez en disant: Aie! ce peddler-là, il a passé 15 fois...

M. Benoit: Non.

M. Chevette: ...sur la lumière puis il a payé au lieu d'aller en cour, hein. Il a payé tout de suite, tout de suite. Il se tirait à la banque pour payer son 100 \$. Si on ne donne pas un pouvoir...

M. Benoit: Je comprends. Non, non, attention!

M. Chevette: ...à un moment donné de serrer la vis, là...

M. Benoit: Je comprends qu'en cas de récidive, si on n'a pas trop de problèmes avec l'informatique, j'ai plus. Qu'il y ait une pénalité plus forte en cas de récidive, je comprends bien ça, puis l'explication que vous donnez est tout à fait logique. Prenez-le pendant que ça passe, M. le ministre. Mais...

M. Chevette: Ça ne vient pas souvent.

M. Benoit: C'est ça. Mais là il aurait le droit aussi, si je comprends bien, de ne pas me donner... Parce que je suis en récidive, il pourrait dire: Ah! tu es dans le même club social que moi, je vais te donner juste 100 \$, toi, mon Benoit. Aïe!

M. Chevette: Là, Benoit ne se lèverait pas en cour certain pour s'en vanter.

M. Benoit: Bien non! Mais il y a quelque part où le système peut se dérailler, là.

M. Chevette: Non, non. On prend pour acquis qu'il y a quelques exceptions, ça, on le sait, partout. Mais, règle générale, ça fait des années que ça existe, ça. C'est des années là. On n'invente rien cet après-midi, ça fait des années que ça existe.

M. Benoit: Bien, ici, on est quatre. Je viens de parler à mon confrère qui a une compagnie de camions, mon confrère qui a été porte-parole en matière de transport puis mon nouveau confrère, puis nous autres, on est tous bien surpris, puis, l'autre bord, ils ont tous l'air de savoir ça. Je suis bien heureux pour eux autres.

M. Chevette: Moi, j'ai un avocat à côté de moi qui me renseigne puis qui me dit que ça fait des années que ça existe dans le code pénal.

M. Benoit: Oui, mais même vous, je pense qu'on vous a un peu surpris par nos questions. Vous qui êtes ministre puis qui savez tout là, vous aviez l'air bien surpris quand il répondait, là. Ça fait que, je veux dire...

M. Chevette: Je n'ai pas été surpris, pantoute. Je vous l'ai dit avant qu'il vous le dise.

M. Benoit: Connaître la loi là, ça, c'est bien beau quand on dit connaître la loi, puis c'est plein dans ces armoires-là...

M. Chevette: Mais nul ne peut ignorer la loi puis à plus forte raison un gars qui légifère.

M. Benoit: Oui, ça, je sais ça. Mais quand les «cupboards» sont pleins, bien pleins, il y a peut-être des articles qu'on ne connaît pas jusqu'au bout, là.

M. Chevette: Oui, mais on ne se vante pas.

M. Benoit: C'est ça. Une fois ça dit, j'ai bien de la misère avec une discrétion d'un policier. Qu'il me mette à la hausse parce que c'est ma troisième amende puis il est capable, dans le «computer», de le voir, je comprends ça.

M. Chevette: Mais, M. le député, les policiers entrent dans l'auto pour vous arrêter sur la route. Ils pitonnent, ils ont un dossier, ils savent exactement l'état de l'automobile, comment, l'automobile, cette plaque d'immatriculation est traitée, comment le permis de conduire a été... combien de fois il a violé les règles de vitesse, etc. Ils ont tout en main pour appliquer une législation. Puis le code pénal est là pour protéger les citoyens. Si je suivais votre logique, parce que l'individu qui reçoit de façon instantanée une contravention puis il se dépêche à aller la payer, qu'il n'y a pas recours... Autrement, il faudrait alourdir le système législatif.

M. Benoit: Non, non, ce n'est pas ça.

M. Chevette: Bien oui, c'est ça.

M. Benoit: Non. M. le ministre, suivez-moi un instant, là.

M. Chevette: Je vous ai suivi.

M. Benoit: En récidive, je comprends très bien qu'avec l'informatique le policier pourrait dire: C'est votre deuxième offense, donc vous êtes rendu à 150 \$, c'est votre troisième offense, vous êtes rendu à 200 \$. Ça, je vous suis très bien. Mais que le policier, sachant pertinemment que je suis en troisième offense, me dise: Ah, toi, Benoit, tu fais partie de mon club social, je vais te donner seulement 100 \$, là, il y a une discrétion qui, il me semble...

M. Chevette: Oui, mais, s'il faisait ça, là, c'est à ses risques et périls parce qu'il sera jugé aussi par ses supérieurs. Il doit y avoir une supervision qui se fait, je suppose, là.

M. Bordeleau: Mais pourquoi ce n'est pas spécifié: une première récidive, une deuxième récidive puis mettre des montants déterminés?

M. Chevette: Parce qu'on a toujours procédé de cette façon depuis toujours. On a toujours un plancher puis un plafond. Et celui qui conteste se situe entre le plancher puis le plafond.

M. Benoit: Quand le policier m'arrête sur la 20, il n'a pas le choix de dire... Il me dit: Tu allais 140 km à l'heure, 140 km, tu as dépassé de 40 km, ça égale...

Une voix: 140 \$.

M. Benoit: 140 \$, supposons. Il n'a pas le choix de dire: Bien là tu allais à 140, mais, sais-tu, il faisait bien beau après-midi puis il ne ventait pas, bien, je vais t'en donner un petit peu moins, d'amende. Ça ne marche pas comme ça.

M. Chevette: On fera vos remarques au ministère de la Justice.

M. Benoit: Oui, ça va être long longtemps.

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

M. Brodeur: Oui. Est-ce que le pouvoir... Peut-être que monsieur serait aussi bien de rester ici. Le même pouvoir discrétionnaire du policier fait-il en sorte aussi que, même si vous n'êtes pas récidiviste, il peut vous sacrer 200 \$ pareil?

M. Legault (Jacques): Non, la première pénalité, si jamais le...

M. Chevette: C'est 146j.

M. Legault (Jacques): C'est ça, c'est 146. La première pénalité, c'est le minimum que le Code de procédure pénale prévoit.

M. Brodeur: O.K. Parfait. Concernant le reste, moi, j'ai le même questionnement que le député d'Orford. Même si ça existe déjà, on les savait, c'est parce qu'on les a oubliés il y a quelques semaines, tous ces règlements-là...

M. Chevette: Je suis sûr, sûr que vous le saviez.

M. Brodeur: Oui, oui, on le savait.

M. Chevette: Ça paraissait dans vos figures d'ailleurs. Vous aviez l'air imbus de cette connaissance profonde.

M. Brodeur: Parce que, naturellement, moi, ça fait juste quelques mois que je suis aux transports, je n'ai pas fini de tous les lire encore, mais ça s'en vient, là. Mais...

M. Chevette: Ah, O.K. Vous lirez le septième, à gauche.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Oui. Tout ça pour vous dire que, parfait, pour les pouvoirs discrétionnaires des juges, ça fait partie de notre système judiciaire, mais, pour les pouvoirs discrétionnaires purs et simples des policiers, justement, si, moi, je suis membre du club social en même temps que le policier, ça peut avoir un... Ça ne devrait pas avoir une influence sur le montant.

M. Chevette: Vous devez présumer que tous les policiers font leur travail comme il faut.

M. Brodeur: Présomption.

M. Chevette: Merci.

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

M. Bordeleau: ...au ministre. Le ministre nous disait qu'on ne devait pas savoir ces éléments-là. Je suppose que, quand le ministre retourne pour en parler aux gens qui sont en arrière de lui, il sait toujours la réponse, mais il veut juste la vérifier.

M. Chevette: Je veux juste confirmer.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): L'article 16...

M. Bordeleau: Je vois que vous avez beaucoup d'appui, en arrière.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Je trouve que vous êtes très clairvoyants.

Le Président (M. Lachance): L'article 16 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Brodeur: Donc, si je comprends bien, si on veut savoir quelque chose, on s'assoit derrière le ministre.

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

M. Chevette: Non, mais c'est toujours bon, avant d'ouvrir la trappe. Vous savez, il y a un principe qui dit: Vaut mieux se taire puis avoir l'air innocent que de l'ouvrir pour le prouver.

Le Président (M. Lachance): Article 17, M. le ministre.

M. Gauvin: C'est vérifiable quasiment à tous les jours.

M. Chevette: L'article 511.1 de ce Code, édicté par l'article 7 du chapitre 31 des lois de 2000, est modifié par le remplacement, dans la quatrième ligne du deuxième alinéa du texte anglais, du mot «or» par le mot «and». Concordance. Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 17 est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Chevette: Bien, j'espère.

Le Président (M. Lachance): Yes. Article 18.
● (16 h 30) ●

M. Chevette: Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 511.1, du suivant:

«511.2. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 470.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$.»

En fait, la modification a pour effet de créer une disposition pénale pour le conducteur d'un véhicule routier qui omet ou néglige de conduire son véhicule à un poste de pesée lorsque requis par un agent de la paix — ceux qui refusent d'obtempérer. Donc, on crée une procédure pénale pour ça.

M. Brodeur: Donc, ça, c'est pour celui, par exemple, qui passe tout droit à un poste de pesée.

M. Chevrette: Il est arrêté, puis l'agent lui dit: Tu t'en vas à tel poste de péage, bye-bye!

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

M. Bordeleau: Non, c'était ça, je voulais vérifier dans quelles conditions.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Bordeleau: Il est arrêté sur la route n'importe où, puis on lui fait obligation de se rendre au prochain poste de péage et la personne continue à...

M. Chevrette: Exact. Comme un peu on a mis un pouvoir tantôt, si vous avez remarqué, celui qui refuse d'obtempérer à un arrêt quand il est poursuivi.

Le Président (M. Lachance): L'article 18 est-il adopté?

M. Chevrette: C'est un peu la même chose, si on peut faire une comparaison. Oui, adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 18, adopté?

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Lachance): Oui. Article 19.

M. Chevrette: Article 19: L'article 512.0.1 de ce Code, édicté par l'article 8 du chapitre 31 des lois de 2000, est modifié par le remplacement, dans la quatrième ligne du troisième alinéa du texte anglais, du mot «or» par le mot «and». Yes.

M. Brodeur: Encore.

Le Président (M. Lachance): Alors, 19, adopté.

M. Brodeur: Yes.

Règles particulières concernant l'utilisation de certains véhicules automobiles

Le Président (M. Lachance): Article 20.

M. Chevrette: Article 20: L'article 519.2 de ce Code, édicté par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, des mots «d'un autobus» par «d'une ambulance, d'un autobus ou d'un minibus».

Vous vous rappellerez qu'on a dit, avant l'entrée en vigueur de la loi concernant les propriétaires et exploitants des véhicules lourds, en 1998... la notion de véhicule lourd a été élargie et englobe certaines catégories de véhicules comme les minibus et les ambulances. Ces conducteurs de ces véhicules ne sont pas toujours en mesure d'effectuer une vérification avant départ, compte tenu de la nature de leurs fonctions, et cette responsabilité peut donc être dévolue à un préposé

à l'entretien, comme c'est le cas pour un autobus. On en a parlé dans mon exposé de départ ce matin. Ça peut être un mécanicien de l'entreprise qui peut faire la vérification mécanique, la vérification d'usage, au lieu du chauffeur dans ces cas-là, surtout quand il y a des flottes. Puis surtout un technicien ambulancier, ça peut être des techniciens qui sont à la réparation qui sont soumis à la même obligation, mais ce n'est pas le conducteur comme tel.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet, avec le consentement des membres de la commission.

Une voix: Oui.

M. Gauvin: Est-ce que c'est nouveau dans la loi ou elle l'avait déjà?

M. Chevrette: C'est parce que, en 1998, on a changé la notion de véhicule lourd, on l'a étendue. Puis on avait autobus. Là, on met «autobus, ambulance ou minibus».

M. Gauvin: Déjà, il y avait autobus.

M. Chevrette: C'était déjà là pour les conducteurs d'autobus.

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

M. Chevrette: Mais là on l'étend à minibus et...

Le Président (M. Lachance): Ah! M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Je veux juste continuer et revenir. Je n'ai pas voulu intervenir tantôt, M. le ministre, je ne prendrai pas de temps sur le débat qu'il y a eu sur le pouvoir discrétionnaire des agents. Je vous dis que, si les individus avaient le moyen, le temps et le courage de contester presque toutes les infractions qui leur sont transmises, ils en gagneraient plusieurs parce que, plus souvent que pas — je vous le dis, c'est démontré plus souvent que pas — il y a certains billets d'infraction qui ont été rédigés et émis à partir du jugement de l'agent.

M. Chevrette: Contrôleur routier.

M. Gauvin: Bien, contrôleur routier et agent de la police. Et ça, je ne vous dis pas que c'est à revoir. Tantôt, on a dit: Vous allez faire rapport au ministère de la Justice, mais ça pose problème à la société. Moi, mon infraction que j'ai commise, qu'elle soit présentée devant un juge, la personne qui va juger le bien-fondé de l'infraction que j'ai commise, un juge en l'occurrence... a démontré dans le passé qu'elle avait cette capacité, c'est pour ça qu'elle a été nommée juge, d'abord, il n'y a plus personne qui en redit après, et dans les cas que je viens de préciser...

M. Chevrette: C'est possible, mais ce que vous soulevez, il faudrait qu'on remette en question tout le

système du code pénal qui prévoit un minimum et un maximum. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise?

M. Gauvin: Mais c'est un problème d'injustice et d'iniquité envers certains citoyens.

M. Chevette: Oui. Je dois vous avouer, en particulier sur les agents contrôleurs routiers... Quand je suis arrivé au ministère des Transports, j'avais personnellement eu beaucoup de remarques dans mon bureau de comté. Après 24 ans dans un bureau de comté, on en entend. Vous en entendez déjà, vous autres aussi. On s'est assis à la SAAQ puis on a dit: Comment on pourrait améliorer ce système de contrôleurs routiers? puis on est arrivé avec... On est allé chercher un VP avec une formation un peu plus policière, si je peux me permettre l'expression. On a une unité autonome, on a Michel... Michel Côté qu'il s'appelle?

Une voix: ...

M. Chevette: Louis Côté. M. Côté, en tout cas, qui a été nommé, et aujourd'hui il y a une formation continue, quasi continue, à cette unité autonome de service, et personnellement, j'ai beaucoup moins de plaintes depuis six mois, un an qu'on en avait antérieurement. Regardez cela, là. Il y a eu des opérations très systématiques, mais les opérations étaient voulues par l'industrie du camionnage en général — parce que je sais que vous connaissez l'industrie du camionnage. Les gens de l'industrie ont dit: Libérez le paysage de ce 5 % qui crée 25 % des infractions, arrangez-vous donc pour qu'on ne soit pas vus comme tous des pas-bons. Puis j'ai été le premier dans mon comté, moi, à hériter d'une suspension d'une entreprise, c'est dans ma propre circonscription électorale. Ils ont été sortis complètement puis ils sont allés en appel puis ils ont perdu à part de ça. Je pense que c'est une suspension de cinq ans dans le domaine du camionnage lourd dans le secteur. Je pense que ça prenait qu'il y ait un coup de barre quand même. Mais, sans remettre un système en question, je pense qu'on pourrait le faire au niveau de la Justice plus qu'à notre niveau en ce qui regarde la procédure du code pénal.

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

M. Bordeleau: Oui. Toujours sur la question de la discrétion des policiers. Je pense que ça chicote beaucoup de monde, je pense qu'on a fait part de commentaires là-dessus. Je veux juste vous faire remarquer que, dans le cas des pertes de points, il n'y a pas de discrétion, les policiers, et c'est déjà pas mal plus simple. On sait que, si tu fais telle infraction, c'est tant de points, puis telle autre infraction, puis c'est automatique, et puis, ça, c'est clair, puis tout le monde est au courant. Puis il me semble que, si on en arrivait avec des choses comme ça plus précises au niveau des amendes... La discrétion du juge, ça, c'est évident, c'est parfait, ça, il n'y a pas de problème là-dessus. Et, à ce moment-là, les gens qui iraient devant un juge n'iraient pas plaider sur un niveau de sanction mais iraient plaider sur le fond, parce que ce serait clair: première

infraction, c'est 125 \$, deuxième, c'est 150 \$, etc. Alors, si tu te présentes devant un juge, ce n'est pas pour dire: 150 \$, c'est trop. C'est pour dire: Bien oui, j'ai fait une infraction, ou: Je ne l'ai pas faite. La même chose pour les points. Les points, s'il fallait qu'il y ait de la discrétion là-dedans, évidemment, je pense que les gens se rendraient là-bas, ils voudraient contester tout simplement le nombre de points qu'on leur a enlevés. Alors, c'est un commentaire que je fais.

M. Chevette: Je pense que même le système de points... M. le député, je vais vous expliquer. Vous avez été arrêté ou intercepté par un policier sur radar ou bien il vous suivait à 150 km/h. Il vous reconnaît la bette, il dit: Moi, je vais te marquer 122 puis tu vas perdre rien que trois points au lieu de sept. Ce n'est pas pire que le gars qui est dans le même club social puis qui paie 150 \$ ou qui paie 100 \$ au lieu de 150 \$.

M. Bordeleau: Non, non, mais écoutez, je comprends...

M. Chevette: Je veux dire, on n'aura probablement pas de système parfait, mais effectivement, c'est une notion... Il y a un principe là-dedans, c'est évident. Est-ce que toute la discrétion devrait être laissée à un juge, sauf qu'avec devoir de policier de marquer s'il y a récidive ou pas? Moi, je pense que c'est une belle discussion de fond qu'on pourrait avoir avec la ministre de la Justice.

M. Bordeleau: Oui. Mais il y a une question. Quand vous dites de l'appréciation, vous donnez l'exemple: Vous allez à 150 km, je vous mets 128, à mon avis, il y a quelque chose qui ne marche pas là-dedans. Si je vais à 150 km, il doit mettre 150 km et pas 128 km. N'importe quel policier va évaluer ça à sa façon. Il va décider, lui: c'est 150, mais je vais te mettre 125. Basé sur quoi? Basé sur rien. Un policier, il doit appliquer les règlements et il doit appliquer la loi à la lettre. Alors, il y a des règlements qui disent: On ne doit pas dépasser 100 km. Si tu vas à 125, il doit dire: Tu vas à 125 et non pas à 110.

M. Chevette: Oui, mais c'était plus dans le sens de ma discussion avec le député d'Orford.

M. Bordeleau: Non, non, mais que ce soit le club social ou que ce soit... je pense que le policier n'a pas la liberté de déterminer.

● (16 h 40) ●

M. Chevette: Non, non, je partage entièrement votre point de vue. Mais ce que je veux dire, ce n'est pas parce qu'on changerait le montant de l'amende par le nombre de points qu'il ne pourrait pas y avoir un lien d'amitié pareil avec le nombre de points, parce que, si, au lieu de marquer, parce qu'il est seul et vous suit, 150 km/h, il en écrit 125, puis vous passez... Puis c'était dans le sens que, par rapport à la vitesse, il y a un manque. Je comprends votre point de vue.

M. Bordeleau: Je comprends, mais vous vous souviendrez, M. le ministre, de certains cas qui se sont passés récemment, et je ne veux pas entrer dans le

détail, mais vous allez vous souvenir qu'il y a des policiers, par exemple, qui ont voulu couvrir des événements où des personnes de la famille du confrère étaient impliquées, et on a essayé d'aménager ça pour que ça fasse le moins mal possible, on n'a pas voulu reconnaître les faits comme tels, et on a vu toutes les conséquences que ça a eues par la suite.

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Alors, un policier ne doit pas, à mon avis, interpréter. Il doit se baser sur les lois et les règlements. Si les lois ne sont pas claires, c'est aux législateurs d'y répondre; les règlements, la même chose. Mais la discrétion du policier, à mon avis, ce n'est pas le policier qui doit avoir un pouvoir de discrétion. Le juge a un pouvoir de discrétion, ça, je suis d'accord.

M. Chevette: C'est beau.

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

M. Bordeleau: Non, bien, en fait, c'était une remarque que je voulais faire là-dessus, mais l'autre question que je voulais poser, c'était sur les... On parle des autobus, des minibus et des ambulances. Un minibus, c'est défini comment?

M. Chevette: La définition exacte dans la loi d'un minibus, c'est quoi? Je vais vous donner la définition exacte. Ça y va par le nombre de passagers. Mais je vais vous la donner. Ça dépend à part de ça: il y a minibus transport adapté versus minibus transport en commun. «Minibus: un véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.»

M. Bordeleau: Prenons une petite Caravan — je ne sais pas comment on appelle ça exactement — et qui transporte, par exemple, des personnes, trois sièges, qui transporte des passagers, est-ce que ça peut être considéré comme un minibus?

M. Chevette: Pas au sens de la loi. On dit «berline»; «berline» est définie dans le transport scolaire, dans une loi spécifique: «minibus pour le transport adapté ou le transport en commun avec cinq rangées» — on m'apporte une autre définition, là.

M. Bordeleau: Cinq rangées, c'est un maximum ou un minimum?

M. Chevette: Cinq rangées... ici, c'est décrit à cinq rangées de sièges... d'au plus cinq rangées de sièges.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: On peut-u le distribuer, ce serait aussi simple. Donc, vous auriez les types de ceintures de

sécurité dans les différents véhicules. Vous avez «véhicules: mini-fourgonnette, fourgonnette allongée, fourgonnette 12 places, puis automobile sport utilitaire et camionnette». Vous avez tous des véhicules de promenade, ici.

M. Bordeleau: Et je reviens à ma petite camionnette...

M. Chevette: Mais ce n'est pas des minibus, ça. Vous avez des exemples qui ne sont pas des minibus au sens de la loi.

M. Bordeleau: O.K. Ma camionnette qui a trois places, c'est moins que cinq... une camionnette standard, qu'on voit...

M. Chevette: Ça, c'est des véhicules de promenade.

M. Bordeleau: C'est des véhicules de promenade.

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Mais c'est quoi, la limite inférieure qui fait qu'une camionnette n'est pas un minibus?

M. Chevette: M. l'ingénieur, venez ici. C'est vous qui êtes ingénieur? On va mettre notre ingénieur, là.

M. Desroches (Jean): Je ne suis pas ingénieur mais je vais tenter de vous aider, M. le ministre.

M. Chevette: Bon, bien, répondez à M. Bordeleau en vous identifiant, M. Desroches.

M. Desroches (Jean): Jean Desroches, Service de la sécurité et de l'ingénierie des véhicules.

M. Bordeleau: La question que je posais, c'est... On nous donne la limite supérieure, c'est-à-dire, c'est maximum cinq rangées de sièges, si j'ai compris...

M. Chevette: C'est écrit, oui.

M. Bordeleau: ...puis ensuite, à l'autre bout, on parle, par exemple, d'une petite camionnette qui a trois séries de sièges. À ce moment-là, on nous dit: Ça, c'est un véhicule de promenade. Où est-ce qu'elle est, la limite inférieure entre un minibus puis un véhicule de promenade? Qu'est-ce que c'est qui fait que...

M. Chevette: Je vais vous donner la définition légale du véhicule de promenade. «Véhicule de promenade: un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois, lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec.» C'est ça que les commissions scolaires ont fait quand elles ont engagé des berlines pour leur transport scolaire.

M. Bordeleau: O.K. Alors, ce n'est pas la caractéristique du véhicule qui fait... C'est le fait d'avoir besoin d'un permis de la Commission des transports qui fait qu'un même véhicule... Par exemple, un véhicule... Prenons l'exemple, je reviens avec mon exemple, un véhicule de trois sièges. S'il transporte des gens Toronto-Montréal, il va avoir besoin d'un permis. Est-ce qu'il va être considéré comme un minibus?

M. Chevrette: Répondez donc, M. Desroches.

M. Desroches (Jean): Dans un véhicule de trois sièges, vous êtes devant soit une automobile conventionnelle de promenade, un sport utilitaire ou une camionnette, ou bien une mini-fourgonnette. On est donc là vraiment dans des véhicules de promenade. C'est à partir du moment où on va dans des véhicules où il y a effectivement cinq rangées de bancs que là on commence à parler de la définition du minibus. Et là on peut reconnaître deux types de minibus...

M. Chevrette: Oui, puis, si vous faites du transport en commun sans permis ou si vous faites du transport de taxi sans permis, comme ça a été le cas par exemple... Parce que je sais ce à quoi vous faites allusion, on nous en avait parlé; il y avait même un accident, je crois, où les deux corps policiers, de l'Ontario et du Québec, étaient ensemble pour... Ça, c'était du type de fourgonnette de promenade, mais sans permis de faire du transport en commun.

M. Bordeleau: Alors, l'obligation d'inspection à laquelle on fait référence à l'article 20 ne s'applique pas dans ces cas-là, du minibus qui faisait du transport Québec-Montréal; elle ne s'applique pas.

M. Chevrette: D'inspection?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: Il faisait du transport illégal parce qu'il faisait du transport rémunéré, contre rémunération, avec un véhicule non autorisé.

M. Bordeleau: Je comprends. Mais ce que je veux dire, c'est: même dans les cas où ce serait légal, une personne fait du transport avec un trois sièges, une wagonnette trois sièges, Québec-Montréal. Est-ce que l'inspection à laquelle on fait référence à l'article 20 va s'appliquer dans ces cas-là? Est-ce qu'ils doivent faire une inspection avant que le minibus parte avec 10 personnes dedans?

M. Chevrette: S'il y a une fourgonnette à trois places par exemple ou à... je ne sais pas, une mini-fourgonnette qui faisait du transport, il faudrait qu'il y ait ou bien un transport de taxi, il faudrait qu'il détienne un permis. Et c'est de ça que les taxis se plaignent, en passant, parce qu'il y a du monde qui s'improvise... Ils font du transport sans aucun permis de quelque nature que ce soit, et ça, ce serait du transport illégal. Donc, imaginez-vous, non seulement il n'est pas soumis aux examens des trois que je viens de dire: minibus, autobus puis ambulance, bien, il agit illégalement en plus en

faisant du transport. S'il avait son permis, il serait soumis aux règles du taxi ou bien du transport adapté, il serait soumis aux règles du transport adapté. Mais, comme il le fait clandestinement...

M. Bordeleau: O.K. Puis l'article 20, au fond, c'est pour ce qu'on appelle les véhicules lourds, mais les véhicules lourds comprenant autobus, ambulance et minibus.

M. Chevrette: Oui, qui oblige, avant même le départ, de faire l'inspection.

M. Bordeleau: De faire une inspection mécanique, etc.

M. Chevrette: C'est ça.

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

M. Benoit: M. le Président, je veux juste revenir sur la discrétion du policier. Je m'excuse, mais, moi, je n'en reviens pas. Je veux juste raconter un incident de cas de comté que j'ai eu à mon bureau qui illustre très bien cette discrétion qu'on est après donner à des policiers. Apparemment qu'ils l'avaient avant, mais il faut reparler de ça.

C'est un jeune qui a déjà eu ses problèmes dans la vie, qui a été sur la drogue, qui a été traité, et puis qui reprend sa vie en main dans la région de Magog, et qui se comporte comme un bon citoyen, mais deux jeunes policiers frais gradués de Nicolet ont décidé qu'ils ne le lâcheraient pas. Alors, la minute qu'il sort de la maison, ils lui donnent des amendes pour une lumière, pour ci, pour ça, et le jeune est rendu à 700 \$ d'amendes alors qu'il essaie de se réintégrer dans une société.

Et, ne sachant trop quoi faire devant cette situation où il est systématiquement agressé, il a décidé de m'appeler. Je ne savais trop quoi faire, alors j'ai appelé le chef de police pour savoir qu'est-ce qu'on pouvait faire dans un cas comme ça. Il m'a dit: Tu ne peux rien faire, sauf que je vais rencontrer ce jeune-là. Et le chef de police m'a rappelé après pour me dire: Les 700 \$ d'amendes, ils sont là, ils vont rester là, oublie ça; mais, effectivement, mes deux jeunes policiers, ils étaient maudiquement zélés, et je suis bien heureux, ton gars, d'avoir pu le rencontrer à mon bureau, et on va mettre les choses au clair avec les jeunes policiers.

Alors, à partir du moment où on donne une discrétion, elle peut être positive ou négative. Dans le cas de ce jeune de la région de Magog qui essayait de redevenir un bon citoyen après quatre ans dans un centre de désintoxication, et tout, qui a maintenant un job, lui, je veux dire, le pouvoir discrétionnaire, ça jouait vraiment contre lui. Dans ce cas-là, les policiers, ils n'en ont pas, de pouvoir discrétionnaire, puis ils abusaient.

Moi, j'ai bien de la misère avec cette histoire-là. J'ai bien de la misère. Et les explications du ministre ne m'ont pas démontré, d'aucune façon, qu'ils ont raison de faire ça, à part que de me dire que ça a toujours été comme ça. Et je pense que notre confrère de l'Acadie a raison: première offense, c'est tant, deuxième offense,

c'est tant, troisième offense, c'est tant. Ça, on va acheter ça n'importe quand. Mais, rendu à la troisième, il peut décider que c'est moins. Et, vous savez, les citoyens qui travaillent, des honnêtes citoyens, ils n'ont rien que pas le temps. D'abord, leurs boss ne veulent pas. Le lundi matin, il dit: Moi, je ne rentrerai pas, savez-vous, je vais aller à la cour municipale. L'honnête citoyen, on sait ce qu'il fait — passez-moi l'expression — il ferme sa gueule puis il paie. Et puis, moi, j'ai bien de la misère avec ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 20 est adopté?

Des voix: Adopté.

● (16 h 50) ●

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 21.

M. Benoit: Bon, ça a l'air que je me parlais pour moi-même.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Article 21: L'article 519.27 de ce Code, édicté par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne, de «519.14» par «470.1».

Il s'agit d'une modification de concordance suite à l'abrogation de l'article 519.14 par l'article 16 du chapitre 66 des lois de 1999 et à son remplacement par le nouvel article 470.1 introduit dans le Code par cette même loi. Ici, c'est juste de la concordance de plus.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 21 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 22.

M. Chevrette: L'article 519.39 de ce Code, édicté par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par le remplacement, dans la septième ligne, de «à l'article 519.9 ou à l'article 519.14» par «ou à l'article 519.9».

Il s'agit, encore une fois, d'une modification de concordance suite à l'abrogation de l'article 519.14 par l'article 16 du chapitre 66 des lois de 1999. C'est la même chose que l'autre.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 22 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 23.

M. Chevrette: L'article 519.50 de ce Code, édicté par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998 et modifié par l'article 17 du chapitre 66 des lois de 1999, est de nouveau modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne, de «519.13 ou 519.14» par «ou 519.13».

Il s'agit d'une modification de concordance suite à l'abrogation de l'article 519.14. La même concordance.

Le Président (M. Lachance): Article 23, adopté?

Des voix: Adopté.

Vérification mécanique des véhicules et programme d'entretien préventif

Le Président (M. Lachance): Article 24.

M. Chevrette: L'article 521 de ce Code, modifié par l'article 128 du chapitre 40 des lois de 1998, est de nouveau modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne du paragraphe 8° du premier alinéa, de « ceux de fabrication artisanale et ceux montés par un recycleur » par « et ceux de fabrication artisanale ».

Ici, l'article 157 du Code oblige le recycleur ou le commerçant qui vend un véhicule monté par un recycleur à soumettre le véhicule à une vérification mécanique et à remettre à l'acheteur un certificat de vérification mécanique attestant sa conformité. Le paragraphe 8° de l'article 521 fait état de la même obligation, ce qui constitue une redondance qu'il est nécessaire d'éliminer. On l'avait introduit au printemps, je me souviens, à la dernière loi, donc c'était par redondance.

M. Brodeur: C'est quoi, cette affaire-là?

M. Chevrette: C'est quelqu'un qui vend une auto... Il achète une auto qui est un peu scrap, puis ils la font... Rappelez-vous, à l'article... C'est moi qui l'ai passé au printemps passé. Un commerçant ou un recycleur qui vend un véhicule routier monté par un recycleur doit remettre à l'acheteur un certificat de vérification mécanique indiquant que le véhicule satisfait aux exigences du présent Code. Autrement dit, le gars qui remonte une auto, il la vendait, puis le gars était pris, sans vérification.

M. Brodeur: Il faut qu'elle soit inspectée.

M. Chevrette: On crée l'obligation au préalable. C'est juste ça. Mais c'est une concordance avec ce que j'avais fait passer au printemps. Ça, c'est important pour l'acheteur. C'est une protection pour l'acheteur.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 24 est adopté? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: On remplace « ceux de fabrication artisanale et ceux montés par un recycleur » par... On enlève le terme « recycleur » là-dedans et on conserve simplement « fabrication artisanale »?

M. Chevrette: Non, non, c'est parce qu'il y avait une redondance, on l'écrivait deux fois. On a dit: Une fois, c'est assez.

M. Brodeur: O.K. Parfait.

Reconstruction des véhicules accidentés

Le Président (M. Lachance): Alors, 24 est adopté. Article 25.

M. Chevrette: L'article 546.2 de ce Code, modifié par l'article 55 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié par le remplacement, dans la troisième ligne du premier alinéa, des mots «sa prise de possession» par les mots «l'indemnisation du propriétaire».

Ici, les assureurs qui indemnisent le propriétaire du véhicule accidenté n'acquièrent pas la propriété du véhicule dans tous les cas. Il y a transfert de propriété directement au recycleur ou à d'autres firmes spécialisées. La modification a donc pour effet de créer l'obligation pour l'assureur d'aviser la Société de l'assurance automobile lorsque telle situation se produit. C'est pour la protection du public, point. Ça n'a pas d'autre objectif.

M. Brodeur: Bon, tout simplement, lorsque, par exemple, l'assurance...

M. Chevrette: Prend possession du...

M. Brodeur: ...prend possession...

M. Chevrette: ...ils le vendent au recycleur.

M. Brodeur: Il faut qu'ils avisent...

M. Chevrette: Ils avisent la Société.

M. Brodeur: Ils avisent la SAAQ.

M. Chevrette: C'est tout.

M. Brodeur: O.K. Présentement, ce n'est pas fait, ça. Présentement...

M. Chevrette: C'est parce que, dans les fichiers, ce sera marqué à ce moment-là. C'est marqué «gravement accidenté». C'est pour suivre le véhicule puis, en fait, c'est pour des fins de sécurité, c'est pour des fins de protection du public.

M. Brodeur: Est-ce que ça veut dire que, présentement, il y a des automobiles dans les — pour parler clairement — cours de scrap qui sont encore enregistrées à la SAAQ?

M. Chevrette: Sans doute.

Une voix: Oui.

M. Chevrette: Sans doute. Quel nombre? S'il y a des recycleurs qui y vont, ils vendent... Bien, il y en a qui sont inscrits à la SAAQ, mais, dans le fichier, si le recycleur ne l'a pas converti ou n'a pas... là, ça vient à s'éteindre.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a obligation dans ce cas-là, par exemple, d'une automobile qui est envoyée à

la cour de scrap, de prendre la plaque et d'aller la reporter?

M. Chevrette: Bien, aujourd'hui, ça oblige à cela, parce que, en avisant que l'auto, ils l'ont donnée à un recycleur, automatiquement, nous autres, on sait que telle immatriculation est entre les mains de quelqu'un mais n'est plus sur la route.

M. Brodeur: O.K. Donc, présentement, il y aurait possibilité — possibilité entre guillemets — d'aller se procurer des plaques par hasard sur quelque véhicule qui serait dans une cour à scrap puis de les installer sur un autre véhicule comme fausses plaques. Il pourrait y en avoir qui ne sont pas...

M. Chevrette: Comme fausses plaques?

M. Brodeur: ...sous le contrôle de la SAAQ?

M. Chevrette: La plaque appartient à l'individu qui... Elle est reliée à une automobile.

M. Brodeur: Oui, mais il n'y a pas de régime présentement qui permet de voir la circulation de ces plaques-là.

M. Chevrette: Non. Elle est reliée à une automobile. Si j'ai une plaque, par exemple, sur un Concorde 2000, si le Concorde 2000 est haché en morceaux, la plaque, elle ne peut pas être placée sur un Chrysler, parce que, automatiquement, quand tu vois le numéro de plaque, elle apparaît comme étant sur un Concorde. Donc, c'est une plaque volée; ce serait une plaque volée pour les fins de...

M. Brodeur: Oui, ce serait une plaque volée. Donc, présentement, est-ce que ça va permettre au moins de récupérer chacune des plaques, au moins, des voitures qui sont propriété des assurances?

M. Chevrette: Bien, ce n'est pas nécessairement une récupération, mais, au moins, ça te situe quant aux plaques qui ne peuvent plus être accrochées à un autre véhicule.

M. Brodeur: Parfait.

Le Président (M. Lachance): L'article 25 est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Procédure et preuve

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 26.

M. Chevrette: L'article 550 de ce Code est modifié par la suppression, dans la sixième ligne du premier alinéa, de «192.».

Il s'agit tout simplement d'une modification suite à l'abrogation de l'article 192. Il faut l'enlever, puisqu'il n'existe plus.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 26 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 27.

M. Chevette: L'article 553 de ce Code est modifié par la suppression du cinquième alinéa.

Eh bien, il s'agit d'une modification suite à l'abrogation des articles 192 et 193. Donc, comme on a fait sauter 192 et 193, c'est une concordance pure et simple.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 27 est adopté?

Des voix: Adopté.

Dispositions réglementaires

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 28.

M. Chevette: À 28, on a un papillon.

Le Président (M. Lachance): Un amendement à 28. Alors, s'il vous plaît.

M. Chevette: Bon. C'est une erreur qu'on a faite au niveau de la rédaction de la loi, me dit-on. C'est de remplacer l'article 28, qui est là, par le suivant:

28. L'article 620 de ce Code est modifié par la suppression du paragraphe 6°.

En fait, le gouvernement, au lieu des municipalités... C'est ça qui était l'article... Attendez un peu.

(Consultation)

M. Chevette: On le laisse aux municipalités au lieu de... On l'enlève du ministre. On l'avait enlevé aux municipalités, puis il fallait l'enlever au ministre. C'est ça? On l'avait enlevé, le pouvoir, aux municipalités, pour le donner au ministre, puis là on l'enlève au ministre pour le laisser aux municipalités. C'est juste ça.

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

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 28, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Oui.

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 29.

M. Brodeur: Juste une seconde, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Brodeur: Avant de prendre l'article 29, qui a l'air de plus de substance, pourrait-on suspendre deux minutes? J'aurais une visite à faire au local d'à côté.

M. Chevette: Vraiment deux minutes?

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Brodeur: Oui. Ah! ce ne sera pas plus long que ça.

Le Président (M. Lachance): Quelques instants, d'accord.

(Suspension de la séance à 16 h 59)

(Reprise à 17 h 4)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission reprend ses travaux. Nous en sommes à l'article 29 du projet de loi n° 172. M. le ministre.

M. Chevette: Article 29. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 628, du suivant:

«628.1. Le ministre peut, pour la durée qu'il détermine, conclure avec toute municipalité une entente visant à soustraire de l'obligation de lui soumettre, selon le cas, un règlement de résolution ou une ordonnance prise en application de l'article 627 concernant la vitesse. Cette entente doit préciser les chemins publics dont l'entretien est sous la responsabilité de la municipalité et fixer les conditions et modalités préalables à l'établissement d'une limite de vitesse différente de celle prévue au présent code. De plus, l'entente doit spécifier les conditions relatives à la consultation des autres municipalités concernées.

«Le présent article n'a pas pour effet d'interdire au ministre de désavouer un règlement, une résolution ou une ordonnance concernant la vitesse, pris en vertu d'une entente visée au présent article, lorsque ce règlement, cette résolution ou cette ordonnance peut compromettre la sécurité ou nuire de façon indue à la mobilité des personnes ou des biens. Le cas échéant, le ministre peut enlever toute signalisation qu'il considère inappropriée lorsque la municipalité ne la retire pas dans le délai qu'il lui indique.»

Ici, vous vous rappellerez, c'est tout un débat avec plusieurs maires, les unions municipales; ils veulent de plus en plus baisser certaines limites de vitesse dans leurs rues. Et vous savez que le ministère des Transports doit entériner tous les règlements de vitesse dans une municipalité. Au lieu de cette lourdeur administrative, ce qu'on dit: Faites votre plan, envoyez-le. Si, dans les 60 jours, je n'ai rien à dire, il n'y a rien à dire, ils sont adoptés. C'est beaucoup plus simple sur le plan administratif.

Sauf qu'on se garde le pouvoir de désaveu, c'est bien sûr, parce que si vous aviez une rue connectrice avec une route nationale, là on ne voudrait pas que ça vienne entacher peut-être la fluidité, par exemple, de la circulation des marchandises, ou encore mettre en péril,

pour des normes de sécurité quelconques, les citoyens. Alors, un pouvoir de désaveu, une reconnaissance, et ça, ça a été négocié, tout le monde est d'accord. Même, je croyais que l'article avait passé aux Affaires municipales l'an passé, mais là, je m'aperçois qu'au niveau du Code, en tout cas, ça confirme toutes les ententes possibles avec tout le monde.

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

M. Brodeur: La façon de procéder, ça va être que chaque municipalité, en fin de compte, va adopter des résolutions, va les envoyer au ministère des Affaires municipales ou au ministère des Transports? Ils vont faire affaire avec qui?

M. Chevette: Non, c'est aux Transports.

M. Brodeur: Aux Transports. Donc, chaque municipalité qui désire...

M. Chevette: Bien, ils vont les envoyer à nos directions territoriales, qui connaissent bien le milieu, puis eux autres, s'ils n'ont rien à dire, automatiquement ils vont m'aviser, moi, que je n'ai pas à dénoncer quoi que ce soit.

Le Président (M. Lachance): Ils vont faire une recommandation?

M. Chevette: Non, mais, c'est-à-dire qu'automatiquement ils peuvent faire une entente aussi.

M. Brodeur: Une entente.

M. Chevette: Mais le délai, c'est 60 jours? M. Vaillancourt, allez-y.

Le Président (M. Lachance): Si vous voulez vous identifier de nouveau, s'il vous plaît.

M. Vaillancourt (Guy): Guy Vaillancourt.

M. Brodeur: Si vous voulez vous asseoir, M. Vaillancourt, ça nous fait plaisir de vous écouter.

M. Vaillancourt (Guy): Avec plaisir. Dans l'entente, ils vont préciser, ils vont dire: Écoutez, telle zone résidentielle locale, vous avez entière autorité; par contre, tous les chemins puis les artères, les routes de transit, il faut qu'on se parle là-dessus parce que ça communique avec le réseau supérieur ou ça a un effet sur la sécurité. Il ne faut pas qu'il y ait des tronçons à 70, un autre à 90, puis un autre à 70. Il faut qu'il y ait une concordance. Alors là ils vont s'entendre que pour ces routes-là, ces tronçons de route là, ils vont soumettre au ministère un projet de modification, s'il y a lieu. Puis, comme disait M. Chevette, il va avoir 60 jours, le ministère, pour réagir. Si, dans les 60 jours, il ne réagit pas, tout est légal à ce moment-là.

M. Brodeur: Ça veut dire que, dans les prochains mois au Québec, il va y avoir une masse de

résolutions qui vont rentrer au ministère pour suggérer tous ces petits cas là, non?

M. Vaillancourt (Guy): Pas beaucoup, parce qu'il y a plusieurs municipalités qui, somme toute, n'ont pas à bouger leurs limites de vitesse. À ce moment-là, elles ne signeront pas d'entente, elles n'en verront pas la nécessité.

M. Chevette: Il y a des villes comme Québec qui voudraient que dans le Vieux-Québec, par exemple, il y ait des normes très particulières à cause des nombreuses personnes dans les petites rues étroites, etc. Mais il n'y aura pas de ruée vers l'or, là.

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

M. Pelletier (Abitibi-Est): Exemple, M. le Président, dans une zone scolaire tantôt on parlait que la limite était 50 km...

M. Chevette: Dans quoi?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Dans une zone scolaire, on a parlé tantôt que la limite était de 50 km/h.

M. Chevette: Oui, max, mais ils peuvent mettre 30 puis ils peuvent mettre 25.

M. Pelletier (Abitibi-Est): D'accord. Merci.

Le Président (M. Lachance): Très bien. M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Non, c'est parfait. Ça va être tout négocié, ça, avec les directions régionales.

M. Chevette: Les DT, oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 29 est adopté?

Des voix: Adopté.

Loi sur l'assurance automobile

Indemnisation du dommage corporel

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 30.

M. Chevette: L'article 8 de la Loi sur l'assurance automobile, modifié par l'article 26 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne, du mot «immatriculée» par les mots «pour laquelle un certificat d'immatriculation a été délivré».

• (17 h 10) •

En d'autres mots, l'adhésion du Québec au Régime d'immatriculation international, ce qu'on appelle IRP, est prévue pour le 1er avril 2001. Si une entreprise de transport adhère au Régime, les véhicules effectuant le transport commercial des personnes et des

biens — les véhicules de promenade étant exclus cependant — qui sont immatriculés dans un territoire partie à l'accord sont réputés immatriculés proportionnellement au Québec si le certificat d'immatriculation proportionnel indique le Québec comme territoire visé par l'immatriculation, et ce, sans qu'aucune contribution d'assurance n'ait été versée.

La modification proposée vise à maintenir la présomption de résidence aux personnes circulant dans un véhicule dont l'immatriculation a été effectivement délivrée au Québec et pour lequel une contribution d'assurance a été payée lors de l'immatriculation.

Le terme «automobile» mentionné à l'article 8 signifie tout véhicule mu par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur les rails. C'est l'équivalent d'un véhicule routier dans le Code de la sécurité routière.

Donc, le Régime d'immatriculation international est un accord qui autorise l'immatriculation proportionnelle de véhicules commerciaux et qui prévoit la reconnaissance par les administrations participantes des véhicules ainsi immatriculés. Cinquante États américains et 10 provinces canadiennes font ou feront prochainement partie de cet accord. Donc, cet accord s'applique généralement aux ensembles de véhicules routiers, tracteurs et remorques, et aux véhicules à deux essieux qui ont une masse totale en charge de 11 794 kg et plus ainsi qu'aux véhicules à trois essieux sans égard à la masse totale en charge.

En vertu du Régime d'immatriculation international, le transporteur immatricule ses véhicules dans une seule administration dite d'attache et déclare à cette fin le kilométrage effectué dans toutes les administrations où ses véhicules sont appelés à circuler. L'administration dite d'attache a la responsabilité de percevoir le montant total des droits d'immatriculation et de le répartir dans chaque administration en fonction du kilométrage déclaré et de la tarification propre à chacun.

Donc, à cause du régime d'immatriculation internationale, environ 12 millions de dollars ne seront plus perçus annuellement par la Société de l'assurance automobile du Québec. Sur un total de 700 millions versés annuellement en indemnités, moins de 500 000 \$ pourraient être attribuables à des sommes versées à des victimes d'accident impliquant des véhicules lourds provenant d'autres provinces et réputés immatriculés au Québec. Ces sommes ne seront plus versées considérant que le certificat d'immatriculation de ces véhicules est délivré à l'extérieur du Québec.

Donc, en d'autres mots, tout ça pour vous dire qu'il y a une entente globale sur l'immatriculation internationale, que, quand l'entente va être signée puis qu'il va y avoir un accord — ça devrait être le 1er avril prochain — la personne ne s'enregistre qu'à une place, mais l'autre administration doit communiquer directement avec nous pour qu'on le sache, et il y a une répartition des sommes d'argent.

(Consultation)

M. Chevette: L'avantage énorme, c'est qu'un Américain, par exemple, qui ne serait pas assuré puis qui arriverait ici... de sorte que, nous, avec cette entente

globale là, on sait qu'il y aura nécessairement une assurance, puis les sommes seront réparties.

Mme Guimond (Louise): C'est-à-dire que...

M. Chevette: Je vais demander à madame de vous l'expliquer.

M. Brodeur: Même si vous le savez!

M. Chevette: Même si je le sais.

Mme Guimond (Louise): La modification à l'assurance auto...

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

Mme Guimond (Louise): Louise Guimond, vice-présidente à la sécurité routière à la SAAQ. La modification qu'on veut faire à la Loi de l'assurance automobile, c'est pour éviter qu'un Américain... Parce qu'on n'a pas le droit de charger, avec IRP, la tarification d'assurance à des gens qui ne résident pas au Québec. Donc, ça, la modification au Code de la sécurité routière, c'est pour éviter qu'un Américain qui ne paiera pas d'assurance dans IRP ne soit pas assuré au Québec.

M. Brodeur: IRP, qui est le...

Mme Guimond (Louise): L'International Registration Plan. C'est l'entente...

M. Chevette: C'est l'accord.

Mme Guimond (Louise): L'accord.

M. Chevette: L'entente globale.

Mme Guimond (Louise): L'entente globale de réciprocité.

M. Chevette: Donc, s'il ne fait pas partie du plan international, il n'est pas... Il est réputé non assuré. Donc, on n'y perd rien.

Mme Guimond (Louise): C'est ça.

M. Brodeur: On parle toujours de l'assurance qui a rapport avec la Société de l'assurance automobile du Québec et non de l'assurance collision, là.

Mme Guimond (Louise): Non, non, la personne doit assurer son véhicule.

M. Chevette: Ça va avec l'immatriculation. L'assurance va avec l'immatriculation.

M. Brodeur: O.K.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Brodeur: Oui. En passant, M. le Président — c'est parce que ça vient de m'effleurer

l'esprit concernant l'assurance — l'Américain qui vient ici, la loi québécoise dit qu'on doit aussi avoir, posséder une assurance collision, une assurance accident. Est-ce que ça aussi, c'est vérifié de la part des gens qui... Est-ce qu'il y a une vérification policière, par exemple, qui se fait lorsqu'on arrête un véhicule américain en infraction, sur ses assurances? Parce que...

M. Chevrette: S'il a de l'assurance?

M. Brodeur: Oui.

M. Chevrette: Parce qu'on doit dire présentement... J'imagine que c'est la Sécurité publique qui nous dirait ça, mais...

M. Brodeur: Parce que je me souviens, j'étais avec ma femme, elle s'est fait arrêter, et on lui a demandé toutes sortes de papiers, mais on ne lui a pas demandé ses papiers d'assurance, alors que je crois que la loi demande aux policiers de demander les papiers d'assurance, hein?

M. Chevrette: Ah oui!

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Chevrette: Nous autres, quand ils nous arrêtent, ils partent avec tous nos papiers.

M. Brodeur: Oui.

M. Chevrette: Ils doivent le demander, la même chose, pour un Américain.

M. Brodeur: Non, c'est parce que j'ai eu quelques appels d'assureurs qui disent que c'est de plus en plus fréquent que, sur nos routes, on voit des automobilistes d'ici se promener sans assurances. Et puis il y a un assureur qui faisait remarquer qu'il y a des cas par dizaines et dizaines dans son propre bureau, des gens par exemple qui prennent une assurance et puis la contremettent 12 heures plus tard. À ce moment-là, il aura renouvelé les papiers nécessaires. Donc, on dit qu'il y a beaucoup, beaucoup de gens sur nos routes présentement qui n'ont pas les papiers d'assurance valables.

M. Chevrette: Mais, en vertu de l'article 35 du Code de sécurité routière, ils doivent, quand ils nous arrêtent, demander l'attestation d'assurance.

M. Brodeur: Bien, j'ai remarqué, cette fois-là en particulier, puis on me dit que c'est fréquent, que les policiers le demandent de moins en moins ou négligent de demander les papiers d'assurance. Parce que l'assureur me faisait remarquer...

M. Chevrette: Oui, bien, on va en parler à la Sécurité publique parce que...

M. Brodeur: ...que souvent il y a des accidents et une des parties n'a pas d'assurance, donc c'est l'assurance de celui, souvent... de l'autre personne,

même si elle n'est pas en faute, qui doit défrayer les coûts là.

M. Chevrette: Puis, à la SAAQ, on nous dit que c'est vrai que ça nous est signalé, comme ce que vous faites, et qu'on va faire un rappel parce que c'est important, effectivement. Merci.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 30 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 31.

M. Brodeur: J'ai une question sur 31.

Le Président (M. Lachance): Ah oui? Laquelle? J'ai bien hâte de voir.

M. Brodeur: Oui, ce n'est pas fréquent, c'est «indiquer ici la date qui suit de 45 jours celle de la sanction de la présente loi».

M. Chevrette: Pardon? Je m'excuse, monsieur.

M. Brodeur: Oui. On dit, à 31, «indiquer ici la date qui suit de 45 jours celle de la sanction de la présente loi». Ce n'est pas un verbatim qu'on voit souvent dans les projets de loi. Ce projet de loi là va prendre effet quand?

M. Chevrette: Ici, c'est un temps qu'on se donne, minimal, pour l'information des corps policiers en particulier.

M. Brodeur: Donc, après la sanction, 45 jours, le temps d'informer tous les policiers.

M. Chevrette: Un mois et demi pour renseigner les gens, pour dire: Voici, c'est les nouvelles prescriptions. Le virage à droite, par exemple, l'amende, ça va être à la fin de février, ça tombe à peu près pile.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 31 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 172, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'ensemble de la loi n° 172 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, voilà, la commission a disposé de son mandat en ce qui

concerne le projet de loi n° 172, mais nous avons aussi un ordre de la Chambre concernant la loi n° 163, concernant le taxi.

M. Brodeur: Je demanderais une suspension de quelques instants, tout en restant ici, pour discuter certaines choses.

Le Président (M. Lachance): Très bien, suspension pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 18)

(Reprise à 17 h 20)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi.

Projet de loi n° 163

Motion proposant d'entendre l'Office des professions du Québec

Alors, hier, lors de la dernière séance concernant ce projet de loi, nous en étions à une motion préliminaire présentée par le député de l'Acadie, qui se lit comme suit:

«Que, conformément à l'article 244 du règlement de l'Assemblée nationale, la commission des transports et de l'environnement, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi, procède à des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende l'Ordre des professions.»

À la séance d'hier, le député de l'Acadie avait utilisé son temps de parole et le ministre des Transports en était justement à son temps de parole, avait pris la parole sur cette motion. Le ministre des Transports avait cinq des 30 minutes à sa disposition de complétées. Alors, M. le ministre des Transports, vous avez une enveloppe de temps de 25 minutes sur cette même motion.

M. Guy Chevrette (suite)

M. Chevrette: Oui, mais, M. le Président, je n'ai pas l'intention d'utiliser les 25. De consentement — j'ai parlé à mon vis-à-vis de l'opposition — je ne prendrai à peine que cinq minutes de mon temps pour présenter les amendements, la douzaine d'amendements qu'on a déjà préparés, qu'on a déjà annoncés, je pense, brièvement hier. J'en ferais un dépôt à la commission, et on ajournerait les travaux, en ce qui regarde aujourd'hui, jusqu'à l'ordre de la Chambre. Ce sera je ne sais pas quand là, mais ça permettrait à tous les parlementaires d'avoir leur kit de nouveaux qui s'ajouterait à celui que j'ai déposé la journée des audiences, des auditions publiques que nous avons faites.

Tout d'abord, il y a l'article 12. Je vais essayer de résumer très rapidement l'ensemble des points de

vue. On sait qu'un titulaire ne peut toutefois exploiter ses services spécialisés sur le territoire d'une autre autorité supramunicipale désignée pour de tels services, sauf si la course origine ou se termine dans le territoire de l'autorité supramunicipale comprenant le territoire de desserte [...] de propriétaire de taxi avant la spécialisation de ses services», etc. Le tout, c'est pour bien démontrer qu'on veut restreindre les courses, sauf qu'on ne peut pas empêcher quelqu'un de partir d'un endroit pour aller ailleurs. Ça avait été demandé de le clarifier et on le clarifie à l'article 12.

À l'article 15, on ajouterait: «Le premier alinéa ne s'applique pas sur le territoire de desserte d'un titulaire de permis [...] de taxi dont les services sont spécialisés, sauf si un titulaire de permis de propriétaire de taxi, dont les services ne sont pas spécialisés, contracte avec un titulaire...» On met la condition dans le contrat.

Également à l'article 19: Ajouter, à la fin de l'article 19, l'alinéa suivant:

«L'automobile attachée à ce permis ne peut être conduite que par le titulaire du permis du propriétaire de taxi, à moins que celui-ci ne démontre à la Commission que la sécurité, la disponibilité ou la qualité du service ne pourra être assurée que si l'automobile peut être conduite par un autre conducteur.»

Vous vous rappellerez qu'on a dit: Les nouveaux permis, il ne s'agit pas, comment dirais-je, de louer non louable, non négociable ni transférable, sauf que, si l'individu s'est fracturé une main, je ne sais pas, puis que les services du taxi, parce qu'il a eu un permis à cette fin... il faudra qu'il fasse la preuve qu'il y a des conditions particulières pour le faire. Ça circonscrit davantage ce qu'on avait dit.

La loi concernant les services, à l'article 20. Ça, je crois que c'est toute la question des hypothèques légales Desjardins. Ça a été conçu avec les procureurs et les spécialistes de Desjardins, l'article 20. L'article 22 également, c'est la créance hypothécaire, le créancier hypothécaire, c'est encore avec Desjardins que ça a été préparé.

À l'article 37, on a changé le délai de trois jours pour 10 jours suite à des revendications de... C'est pour prendre la décision d'aller ou pas en arbitrage. On disait que trois jours, c'était trop vite, peut-être que les gars pourraient prendre... Donc, on a mis 10 jours.

Après, l'article 67.1. C'est: «La Société de l'assurance automobile du Québec et une autorité visée à l'article 13 peuvent conclure une entente concernant l'application des dispositions du Code de sécurité routière qui y sont mentionnées afin d'accorder à cette autorité les pouvoirs complémentaires nécessaires à l'exercice de ses pouvoirs de contrôle visés à la présente loi. Cette entente doit être approuvée par décret avant d'entrer en vigueur.» Ici, ça vise une demande du Bureau du taxi de Montréal qui nous faisait expressément ça en audience publique.

Ensuite, article 75. Ça, c'est à cause de la créance hypothécaire. Il y a de la concordance, on est obligé d'avoir des avis, il y a des délais à fixer.

Article 120.1. Ça ne sera pas long. À un moment donné, on a une accumulation d'amendes puis personne n'arrête. Il pourra y avoir un type d'injonction qui sera prise par le Bureau du taxi.

Enfin, l'article 134, celui-là, c'est les limousines de grand luxe. On a, je pense, trouvé une formule qui a été négociée un peu avec eux. Il y a quelques correctifs à la main, mais, pour les fins de dépôt, je pense que chaque parlementaire... Donc, je voudrais déposer ça, M. le Président, et demander...

Le Président (M. Lachance): Alors, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 28)

Amendements déposés

Le Président (M. Lachance): Alors, vous en faites le dépôt?

M. Chevette: À chaque député, et dans les circonstances, et de consentement, je garderais le... Il faudrait en faire pour tout le monde. Ce que je suggérerais, de consentement, c'est qu'on suspende nos travaux ici jusqu'au prochain ordre de la Chambre.

Le Président (M. Lachance): On va ajourner.

M. Chevette: L'ajournement, et qu'on puisse indépendamment du temps, si l'opposition décidait par exemple de commencer article par article, à ce moment-là je ne prendrais pas même le temps qu'il me reste. On pourrait peut-être s'entendre sur une procédure d'étude d'articles. On verra. Vous avez une quarantaine d'amendements, c'est quand même assez... Il s'agit qu'ils y pensent là, qu'ils nous le disent. C'est une offre que je fais, parce que je pense que, avec le nombre d'amendements que l'on a, on se rapproche d'un projet de loi qui a passablement... Il y a eu beaucoup d'écoute, beaucoup de travail avec les groupes concernés, beaucoup de... Et si je vous disais, M. le Président, qu'on vient d'apprendre qu'il y a une tentative d'injonction pour arrêter le Parlement de travailler! Ça nous fait un peu sourire.

M. Brodeur: On pourrait finir avant mercredi prochain ou jeudi prochain.

M. Chevette: Oui, mais savez-vous qu'il n'y a rien pour arrêter un Parlement? Et heureusement qu'il n'y a rien pour arrêter un Parlement!

Le Président (M. Lachance): Il y a de la jurisprudence fraîche là-dessus.

M. Chevette: Ce serait le bout de... vous savez ce que je veux dire. Donc...

M. Brodeur: Il y a seulement un bâillon pour arrêter un Parlement.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, est-ce que vous voulez intervenir là-dessus?

M. Brodeur: Non.

Le Président (M. Lachance): Non. Bon.

M. Chevette: C'est correct. Donc, de consentement, on garde le temps qui m'était dévolu, et puis on ajournerait au prochain ordre de la Chambre.