



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le jeudi 28 mars 2024 — Vol. 47 N° 49**

Étude détaillée du projet de loi n° 48 — Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (9)

**Présidente de l'Assemblée nationale :  
Mme Nathalie Roy**

---

**2024**

## Commission des transports et de l'environnement

Le jeudi 28 mars 2024 — Vol. 47 N° 49

### Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

### Intervenants

M. François Jacques, vice-président

Mme Geneviève Guilbault

M. Etienne Grandmont

M. Monsef Derraji

M. Mathieu Lemay

\* M. Jean-François Scott, ministère des Transports et de la Mobilité durable

\* Mme Mélanie Dubé, idem

\* M. Guillaume Bourgeois, idem

\* Mme Amélie Morin-Verville, idem

\* M. Jérôme Unterberg, idem

\* Mme Lyne Vézina, Société de l'assurance automobile du Québec

\* Mme Annie Plourde, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 28 mars 2024 — Vol. 47 N° 49

**Étude détaillée du projet de loi n° 48 — Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (9)**

*(Onze heures trente-six minutes)*

**Le Président (M. Jacques) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

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

**La Secrétaire :** Oui, M. le Président. Mme Blouin (Bonaventure) est remplacée par M. St-Louis (Joliette); Mme Bogemans (Iberville), par M. Sainte-Croix (Gaspé); et M. Montigny (René-Lévesque), par Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice).

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la secrétaire. Lors de l'ajournement de nos travaux hier, nous en étions à traiter un amendement de M. le député de Taschereau à l'article 55. Donc, M. le député de Taschereau, je vous cède la parole.

**M. Grandmont :** Oui. Simplement pour me guider dans le temps, M. le Président, il me reste combien de temps?

**Le Président (M. Jacques) :** 13 minutes.

**M. Grandmont :** 13 minutes. Parfait. Merci beaucoup. Donc, oui, c'est ça, hier, j'ai fait un plaidoyer en faveur d'une proposition d'amendement qui venait modifier la... je pense qu'on va l'avoir à l'écran bientôt, là, mais, essentiellement, la vitesse de base en milieu urbanisé, l'objectif étant de réduire la vitesse, de la faire passer de 50 km/h, actuellement, comme actuellement, à 30 km/h, tout ça dans le but d'avoir les meilleures pratiques possible lorsqu'on écrira le... lorsqu'on révisera le tome I du ministère des Transports. Cet objectif-là est supporté, en fait, par l'action... J'essaie de la retrouver dans le plan d'action de Mme la ministre. C'est l'action... tome I, donc, l'action 8, les actions... c'est ça, l'action 8, dans le fond, du Plan d'action en sécurité routière de Mme la ministre. Donc, ce que je voulais savoir, c'est comment... si, d'abord, Mme la ministre a de l'ouverture à modifier cette vitesse de référence en milieu urbanisé.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, écoutez, M. le Président, je prends note de l'amendement. C'est effectivement une discussion qui avait lieu, là, de mettre du 30 km/h partout. Et, comme je l'avais dit, ce type de décision là ou de... comment dire... oui, c'est ça, de décision là un peu mur à mur n'a pas été privilégié dans le projet de loi. On se concentre sur les zones scolaires, bien qu'on soit très sensibles à la sécurité environnant les zones scolaires. Et donc c'est ça.

Alors, nous, on va se prononcer contre l'amendement, même si on partage toujours, évidemment, l'objectif qui est assurément sous-jacent d'améliorer la sécurité partout, en réitérant que cet élément... cet article-là, 55, vient donner suite à une mesure du plan. Et, dans le plan, il n'y avait pas de mesure qui touchait, là, la vitesse, remplacer 50 par 30, et ce qui fait l'objet de l'amendement. Donc, on va se concentrer sur ce qui donne, effectivement, suite au plan d'action, qui était de prévoir le 30 km/h par défaut dans les zones scolaires, à moins d'exceptions, qui seront prévues par règlement.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. M. le député de Taschereau.

• (11 h 40) •

**M. Grandmont :** Oui. Je vais parler un peu du plan mondial parce qu'on est dans une décennie d'action pour la sécurité routière. Ça tombe bien, là. C'est un... c'est un hasard, là, j'imagine, parce qu'évidemment, là, c'est des événements propres au Québec qui nous ont amenés à réviser, à avoir... à déployer un plan d'action en sécurité routière, qui nous a amenés aussi, également, bien, à une révision du projet de loi... du Code de sécurité routière au Québec, mais ça tombe bien parce qu'on est dans la décennie mondiale pour la sécurité routière, là, 2021-2030.

Dans cette... Dans une publication, donc, qui a été faite à ce niveau-là, là, au niveau... Puis on pourrait déposer éventuellement ou partager, en fait, la référence, là, parce que c'est quand même intéressant comme document — merci — le document, la référence. Dans ce document-là, ce qui est intéressant, c'est qu'on parle, justement,

de contrôle de la vitesse. Évidemment, on en parle beaucoup, là. Je pense que ce ne sera pas une surprise. Quand on parle de sécurité routière, évidemment que la vitesse a un rôle important à jouer.

Puis c'est intéressant. Je vais vous lire un passage. Parce que la... Mme la ministre réfère souvent au système sûr. Elle fait appel à la Vision Zéro. Évidemment, c'est là-dessus qu'il faut s'appuyer. Mais maintenant voyons ce que... ce qu'on nous recommande à l'échelle mondiale quand on veut travailler sur le contrôle de la vitesse. Donc, on dit, en page 20, là : «C'est pourquoi un système sûr limitera la circulation à 50 km/h» ou des... à des... Pardon. «C'est pourquoi un système sûr limitera la circulation à 50 km/h ou à des vitesses plus basses sur les routes comprenant des intersections où il y a risque de chocs latéraux. Dans les zones urbaines à forte densité de population, de solides données factuelles...» Oui, donc, ça, ça... Ça, c'était pour les collisions entre voitures. Donc, quand on a un risque de collision latérale, on va vouloir réduire la vitesse à 50 km/h. C'est démontré, à partir de la façon dont les voitures sont construites, puis des données qu'on recueille grâce aux tests d'accident, puis évidemment tout ce qui est colligé de manière empirique sur le terrain, dans la vraie vie, qu'à partir de 50... au-delà de 50 km/h, quand il y a un choc latéral, donc, on est... on risque d'avoir des blessés graves ou des... ou des décès.

Maintenant, pour ce qui est des zones à forte densité de population, «de solides données factuelles montrent que, même lorsque les routes et les véhicules sont bien conçus, il est impossible de garantir la sécurité de tous les usagers de la route lorsque les vitesses excèdent 30 km/h». Donc, quand on a des populations vulnérables — cyclistes, piétons — et les automobilistes, s'il y a collision et qu'on est au-delà de 50... de 30 km/h, pardon, il est très difficile de prévenir les décès et les blessés graves. «C'est la raison pour laquelle, dans les zones urbaines caractérisées par le mélange prévisible type d'usagers de la route — donc, voitures, cyclistes, motocyclistes et piétons — la vitesse doit être limitée à 30 km/h, à moins que de solides données probantes permettent d'envisager des limites de vitesse supérieures.»

Et on poursuit en disant : «Des interventions en matière de contrôle de la vitesse sont possibles dans différents domaines de la sécurité routière, notamment dans la conception et l'ingénierie des routes.» Et là on donne une série d'exemples d'aménagements qui peuvent être mis en place. Essentiellement, c'est des aménagements qui vont permettre de réduire la vitesse. Et la vitesse, au-delà de 30 km/h... Quand on est dans les zones où il y a une mixité d'usagers de type véhicules et usagers vulnérables, piétons et cyclistes, il faut garder la limite de vitesse à maximum 30 km/h. C'est corrélé avec ce que la science nous dit aussi.

Puis je me permets de montrer ce graphique-là à Mme la ministre, qui est tiré, là, du mémoire de Piétons Québec. Quand on est à 30 km/h, les... Donc, le graphique, dans le fond, a pour titre, là, Probabilité de survie des piétons selon la vitesse du véhicule lors de l'impact. Je pense qu'elle a dû le consulter. C'est dans leur mémoire, là. Donc, 90 % de chances de survie pour un piéton qui est percuté par un automobiliste. Donc, ce serait la même chose, évidemment, pour un cycliste, là, donc, 90 % de chances de survie. Si la vitesse est de 50 km/h, on chute drastiquement à 25 % de chances de survie. Pourtant, c'est la vitesse normale, là, c'est la vitesse standard dans les milieux urbanisés. On a une grosse différence, là. Collision, 90 % de chances de survie, et 25 % seulement si la vitesse est à 50. Évidemment, à 70 km/h, on... c'est encore plus bas, 5 % de chances de survie.

Donc, vous comprendrez, Mme la ministre, que... Si je me réfère à votre plan d'action, à la section B, où on dit : «Action n° 8 : Introduire des normes favorables aux déplacements sécuritaires des piétons, particulièrement des enfants, des aînés et des personnes handicapées», c'est un objectif qui est fort louable. Et, lorsqu'on dit, bien, le tome I, *Conception routière*, qu'on va, un... 8.1, dans le fond, tester et évaluer de nouveaux aménagements qui pourraient éventuellement être intégrés dans la norme, 8.2, intégrer des aménagements dans la norme, 8.3, intégrer un chapitre piétons prévoyant notamment les grands concepts et principes d'aménagement visant la sécurité des déplacements piétonniers, si on passe à côté de ce qu'on nous recommande à l'échelle mondiale, j'ai l'impression qu'on... qu'on manque quelque chose.

Donc, la question que j'ai envie de vous poser, c'est : Quand vos équipes vont se mettre à travailler sur le tome I et qu'on va travailler sur les aspects, notamment, là, des milieux dans lesquels les piétons circulent, quelle sera la vitesse de base que vous allez leur donner comme référence? Est-ce que ça sera des vitesses à 50 km/h ou des vitesses à 30 km/h, considérant qu'on peut... on peut répondre, finalement, favorablement, là, et éviter des décès et des blessés graves?

**Le Président (M. Jacques) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, les travaux vont se faire. Je vais ressortir mon plan juste pour être sûre. Alors, c'est ça, les travaux vont se faire, comme c'est prévu dans le plan. C'est sûr que la nature de dire... C'est ça, c'est 8.3. La nature même de dire : On prend l'engagement d'intégrer un chapitre piétons et de mettre un échéancier en 2026, parce que, comme le sait mon collègue, là, je l'ai dit souvent, tu sais, le plan est fait avec des échéanciers très précis pour chacune des mesures, donc, on se donne jusqu'en 2026, il y a une raison pour ça. C'est parce que c'est sûr que c'est des travaux complexes, puis, bon, il faut... Puis on a mon collègue ici, derrière nous, de plus en plus habitué du micro, et d'autres qui vont travailler là-dessus ensemble.

Alors donc, on ne peut pas présumer aujourd'hui du fruit de ce travail-là, mais c'est certain qu'en mettant une mesure intégrée, un chapitre piétons prévoyant notamment les grands concepts et principes d'aménagement visant la sécurité des déplacements... des déplacements piétonniers, bien, l'objectif, forcément, va être d'assurer... M. Toupin. Donc, on m'écrit... on me soumet son nom, M. Toupin. Et donc... Alors, lui et d'autres personnes vont travailler là-dessus. Donc, bref, l'objectif, ça va être d'assurer toujours plus de sécurité pour les piétons. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, il y a un axe complet qui s'appelle Aménagements sécuritaires pour les piétons. Mais, aujourd'hui, il serait, encore une fois, anachronique de présumer, aujourd'hui, du fruit des travaux qui vont se dérouler jusqu'en 2026, mais

je veux assurer tout le monde que ce sera... on fera ces travaux-là animés de l'objectif de sécuriser encore et toujours plus nos piétons.

**M. Grandmont :** Parfait. On ne peut pas, évidemment... Puis je pense que Mme la ministre est consciente qu'on ne peut pas traiter les piétons, puis les automobilistes, puis les cyclistes, puis les aînés, puis les personnes en situation de handicap de manière séparée, hein? C'est toutes des personnes qui risquent de se retrouver en quelque part sur la route. S'il y a des accidents entre des usagers vulnérables puis les automobilistes, c'est parce que ces deux types de... d'usagers de la route, dans le fond, fréquentent les mêmes endroits, c'est parce qu'on... Ils peuvent se croiser en quelque part.

Donc, en milieu urbanisé, les piétons peuvent se séparer partout, hein, se promener partout. Ils ne seront pas dans des corridors piétonniers. Bon, il y a des cas où on va le développer, ce genre de système là, mais, généralement, en milieu urbanisé, les piétons vont aller un peu partout. Donc, on ne pourra pas contraindre les gens à aller à une place ou à une autre. Donc, traiter... C'est bien beau d'avoir un... Je suis d'accord, là, d'avoir un chapitre qui porte sur les piétons en particulier, mais, dans la vraie vie, les gens vont se croiser en milieu urbain, en milieu urbanisé.

Le plan mondial sur la sécurité routière de l'Organisation mondiale de la santé dit : Il faut travailler sur les aménagements. Donc, les ingrédients sont tous là, là, pour qu'on fasse un bon travail dans le tome I. Mme la ministre, moi, je... Donc, je sais que le travail est à venir. Le livrable est prévu pour 2026.

Moi, je vous... je demande la question suivante. Vous allez donner des... Vous allez donner des orientations à ce comité-là qui va travailler sur la révision du tome I. Vous allez le faire. C'est votre... c'est votre charge. C'est votre travail. Vous allez leur dire : Voici, vous, respectez... vous allez dans telle orientation. Quand vous allez leur demander de travailler sur la vitesse ou sur... ou sur la nouvelle conception des géométries de rue en milieu urbanisé, quelle vitesse de base vous allez leur donner en référence? Faites-moi des rues qui permettent de rouler à 50 km/h ou faites-moi des rues qui permettent, en milieu urbanisé, de rouler à 30 km/h?

**Mme Guilbault :** Bien, il faut comprendre, là, comment les choses fonctionnent. Premièrement... Bien, en fait, je vais... je vais commencer par répondre à la question, puis après ça je vais... je vais ajouter. Mais je ne pense pas que c'est à un politicien de venir prescrire à des ingénieurs et des spécialistes des aménagements et de la sécurité routière quoi faire avant qu'eux aient fait les évaluations et des propositions basées sur la science. Donc, je pense, c'est l'inverse de ce que propose le député. Ce sont eux qui vont se rencontrer et qui...

Et, moi, c'est sûr que, c'est ça, je suis très proche des équipes qui font le suivi du plan au complet, notamment celui-là. Alors, à un moment donné, on va avoir une rencontre là-dessus. Il va y avoir un démarrage de ces travaux-là, possiblement déjà démarrés, d'ailleurs, et on va voir un peu les orientations qu'on prend, parce qu'il y a une foule de choses qui pourraient se faire, mais qu'est-ce qu'on va mettre précisément dans le chapitre en question, parce que tout est à faire. Ça fait que c'est ça, la beauté, c'est vierge en ce moment. On le crée au complet. Alors, ça va évoluer, mais avec toujours le même objectif.

• (11 h 50) •

Puis j'ajoute là-dessus qu'il y a aussi les mesures 8.1 et 8.2 qui sont intéressantes, là. Parce que le député dit : Il n'y a pas juste les piétons, tu sais, tout le monde, à un moment donné, se croise. Donc, c'est pour ça qu'on a aussi testé et évalué de nouveaux aménagements qui pourraient éventuellement être intégrés dans la norme, et là on parle de... toujours de la... de la norme de la conception routière dans le tome I, et intégrer des aménagements dans la norme, donc, intégrer aussi d'autres éléments concernant les aménagements dans la norme, en plus de l'autre sous-mesure qui porte spécifiquement sur le chapitre piétons.

**M. Grandmont :** Parfait. Moi, je pense qu'effectivement c'est un peu aussi aux élus puis au législateur de se pencher, donc, sur cette question-là. Donc, quand j'entends Mme la ministre dire : Bien, ce n'est pas à un politicien de donner une orientation que c'est du 30 km/h ou du 50 km/h, moi, je... j'ai de la misère à être d'accord avec ça. Je veux dire, on est en train de... on est en train de discuter, justement, des vitesses qui sont pratiquées, puis c'est une modification au Code de la sécurité routière qui dit que la vitesse de base au Québec, c'est 50 km/h. Il y a bien quelqu'un, à un moment donné, dans l'histoire de l'écriture du Code de la sécurité routière, qui a dit que ça allait être 50.

Maintenant, ce que nous dit la science, parce que Mme la ministre y fait référence, bien, c'est qu'on a des chances de sauver des gens, qu'on... que la vitesse de base en milieu urbanisé soit de 30 ou de 50 km/h. Donc, je... j'ai de la misère à comprendre le raisonnement qui est derrière ça.

Moi, je repose ma question : Est-ce que Mme la ministre est intéressée à demander... Je vais lui poser autrement, là, si elle veut laisser de la latitude à ses experts qui vont travailler sur la révision du tome I : Est-ce qu'elle peut demander à ses experts d'étudier spécifiquement la possibilité d'inscrire dans le tome I le... la vitesse de référence en milieu urbanisé à 30 km/h, leur demander de l'évaluer? Est-ce que... Est-ce qu'il y aurait un avantage, en faisant le tome I, à envisager 30 km/h ou à rester à... plutôt que de rester à 50 km/h?

**Mme Guilbault :** Bien, on va prendre les meilleures décisions le moment venu, qui seront le fruit des travaux des experts. Mais, encore une fois, je maintiens que ce n'est pas à un politicien... Tu sais, des fois, je trouve que Québec solidaire a une manière simpliste de voir les choses. On ne peut pas imposer une nouvelle vitesse dans toutes les rues du Québec comme ça ici ce matin entre nous, deux politiciens qui décident que c'est ça qu'on devrait faire. C'est beaucoup, beaucoup plus complexe que ça. Puis ça a des incidences, là, une rue qui change de vitesse. Après ça, il y a les aménagements autour. Ça a des incidences tentaculaires, infinies sur un réseau routier. Juste... juste le nôtre,

c'est 31 000 kilomètres. Alors, ajouter les réseaux municipaux, c'est... Enfin, c'est simpliste de penser qu'on peut, ce matin, décider que toutes les rues du Québec vont passer à 30 km/h puis que ça n'aura pas d'effet majeur un peu partout, là. Alors, ce que je dis, c'est que les gens experts de cette question-là...

Puis, il a raison, un jour, quelqu'un a mis la référence à 50 km/h. Est-ce qu'un jour ça va changer? C'est exactement le genre de travaux qui se déroulent en continu. Tu sais, la sécurité routière, les... que ce soient les vitesses, le type de technologie qu'on utilise, que ce soit le type de comportement qu'on sanctionne plus gravement que d'autres, tout ça est évolutif au fil du temps. Alors, ça comme le reste, on va le travailler puis on va prendre les meilleures décisions pour avoir des réseaux toujours plus sécuritaires.

**M. Grandmont :** Je suis étonné que Mme la ministre revienne avec... avec un argument à l'effet que je demande que l'ensemble des villes, les rues du Québec, même en milieu urbanisé, là, soient à 30 km/h. Peut-être que c'est moi qui me suis mal exprimé hier. Peut-être que c'est moi qui me suis mal exprimé hier. C'était la fin de la journée. On est tous fatigués. Mais ce n'est pas ce qu'on demande, là. Ce n'est pas un 30 km/h partout au Québec. C'est que la vitesse de référence pour construire les routes soit à 30.

Actuellement, la vitesse de référence, c'est 50, puis on construit des routes... Les rues de base, là, la recette pour construire une rue est à 50 km/h, ce qui veut dire que ça implique une certaine largeur, ça implique... C'est des rayons de courbure à l'intersection, au... à l'intersection, au coin, là, d'un certain rayon, plus grand plutôt que petit. Ça veut dire aussi des aménagements aussi qui vont avoir un champ... un champ de vision plutôt ouvert, plus qu'à 30 km/h. À 30 km/h, bien, la rue va être un petit peu plus étroite.

Actuellement, là, on est à 50, puis il y a des villes... puis il y a des possibilités de réduire à 30. Ça se fait déjà. Là, ce qui est demandé par Piétons Québec, et ce que je me permets de ramener aujourd'hui, puis par Vivre en Ville aussi, ils sont très bons en... sur les enjeux d'aménagement de la ville pour la rendre sécuritaire, c'est que cette vitesse de référence là soit 30, ce qui n'empêcherait pas une ville de mettre une artère, une collectrice à 50, voire 60 km/h si elle juge que c'est nécessaire. Par contre, dans ces cas-là, elle devrait faire la démonstration que c'est justifié, d'une part, puis, d'autre part, elle devrait mettre en place des aménagements particuliers sur cette route qui dérogerait à ce 30 km/h là où il y a un risque de croiser des piétons, parce que, sur une artère, une collectrice, on s'imagine qu'il y a toujours des piétons qui vont circuler là, évidemment. Mais c'est juste de renverser un peu la marche à suivre.

Là, actuellement, on a un 50 de base. C'est très difficile d'imposer un 30 km/h parce que les rues de base sont faites pour rouler à 50, voire un peu plus, parce qu'on connaît le débat sur les percentiles, 85e percentile. Donc, moi, je demande une dernière fois : Est-ce que Mme la ministre est prête à envisager puis à donner à son comité qui étudiera le travail... qui travaillera sur le tome I pour revoir la conception géométrique des rues... si elle leur demandera d'étudier, de ne pas oublier d'étudier la possibilité d'avoir des rues... une vitesse de référence de base, pour les rues en milieu urbanisé, à 30 km/h? Ce n'est pas du mur-à-mur, là. Ça, c'est juste avoir une première référence. Le premier ingrédient qu'on demande aux gens, c'est de s'assurer qu'on conçoit des rues comme ça, puis après ça il peut y avoir, évidemment, dérogation à l'interne, avec toujours la préoccupation qu'on sécurise les passages piétonniers. Est-ce que Mme la ministre est prête à demander à ses équipes d'en faire l'évaluation?

**Le Président (M. Jacques) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Bien, on va mener les travaux puis on va prendre les meilleures décisions possible pour améliorer la sécurité des aménagements, entre autres en créant un chapitre piétons. Mais il est trop tôt actuellement pour prédire les fruits du travail.

**M. Grandmont :** Bien, parce que, là, je me permets juste de remonter une dernière fois ce document-là, ce graphique-là tiré du mémoire de Piétons Québec. Je demande à la ministre de bien l'enregistrer, de s'y référer quand elle amorcera le travail avec ses équipes qui travailleront sur la révision du tome I. Ce sera tout. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 55? Donc, est-ce que l'amendement est adopté? Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Des voix :** Rejeté.

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** Parfait. Merci. Excellent. Une discussion fructueuse. J'aime ça. C'est parfait.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. L'amendement est rejeté. Mme la... Nous revenons donc à l'article 55. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 55? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 55 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 56.

**Mme Guilbault :** ...revenir à 54, qu'on avait suspendu hier?

**Le Président (M. Jacques) :** 54.1?

**Mme Guilbault :** 54.1, oui, si les collègues sont d'accord.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'article 54.1, à l'amendement introduisant l'article 54.1? Consentement. Donc, Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, je l'avais déjà, je pense, présenté. Oui, en fait, c'est ça, je l'avais lu au complet et je pense que le député de Taschereau ou Nelligan, mais je pense que c'est Taschereau, qui avait...

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, il voulait évaluer, par rapport à ce que lui avait comme proposition, si ça se recouperait ou... Bref, je pense que ce serait peut-être à lui d'intervenir à ce stade-ci.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Bien non. En fait, faisons la discussion sur le... Tiens, ce serait ma proposition, là. Je garde toujours... Je pense qu'on avait... on avait envoyé, là, le 54.2, dans le fond. Effectivement, on poursuivait des objectifs similaires, mais j'ai quand même quelques questions par rapport à la proposition de Mme la ministre. Cela dit, je pense que c'est un amendement, quand même, qui allait dans le sens, là. C'est pour ça que j'avais demandé qu'on puisse l'avoir, le temps de l'étudier. Donc, c'est ce qu'on a fait, là, dans le courant de la soirée hier et qu'on a... On prendra le temps d'en discuter ce matin. Mais je le garderais, dans le fond, puis, au pire, je le retirerais après si, effectivement, j'ai réponse à mes questions.

**Le Président (M. Jacques) :** On peut procéder sur 54.1, sur l'amendement à 54.1, M. le député de Taschereau. Donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement introduisant l'article 54.1?

**M. Grandmont :** Bien oui, c'est ça, effectivement, moi, j'en ai. Je ne sais pas si...

**Une voix :** ...

**M. Grandmont :** Non. OK. Oui, bien, d'abord, 54.1, donc, on l'a... Oui, c'est ça, je comprends qu'on touche... Je vais attendre un petit peu.

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** Ah! OK, OK. Vous êtes capable de faire ça. C'est bon. Moi, j'ai bien de la misère.

Donc, 54.1, dans le fond, donc, je comprends qu'on vient toucher, dans le fond, une des demandes qui était, entre autres, formulée par Piétons Québec et par les contrôleurs routiers, travailler sur le principe de prudence. Je me souviens que, du côté, là, bien évidemment, de Piétons Québec, là, on veut s'assurer, là, d'avoir des comportements qui sont adéquats sur la route, et, de l'autre côté aussi, il y avait... Je ne l'ai pas sous la main. Je peux peut-être reprendre ça éventuellement. Puis, les contrôleurs routiers, je me souviens qu'on manquait d'outils. C'était l'argument qu'on avait utilisé quand je les avais rencontrés. On ne les a pas entendus en audience, mais j'avais quand même pris le temps de les rencontrer, et ce qu'ils me disaient, c'est qu'ils manquaient... ils manquaient d'outils comparativement à d'autres législations, notamment en Ontario, et qu'on avait, dans cette législation-là, une... un principe de prudence ou on faisait référence à la conduite imprudente ou insouciant, ce qui permettrait aux contrôles routiers, notamment, d'avoir un outil à utiliser quand plusieurs articles de loi étaient... des manquements à des... différents articles du Code de la sécurité routière étaient constatés.

Donc, je veux m'assurer qu'on s'en va vraiment bien vers ça, d'abord, pour ma compréhension générale. Donc, j'aimerais comprendre l'intérêt ou l'intention de la ministre sur cet amendement-là.

• (12 heures) •

**Le Président (M. Jacques) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, l'intention, je pense que je l'avais expliquée hier, mais l'article 327... Je ne sais pas si on l'a pas loin. Il doit être ici quelque part, là. Mais l'article 327 de... du CSR, c'est ça, donc : «Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée.» Donc, pour qu'une action contrevienne à 327, par nature, donc, c'est une action grave, là, quand on parle de «susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes». Alors, dans l'objectif... Puis, encore une fois, tu sais, c'est en filigrane de tout le plan d'action de cibler des clientèles plus vulnérables, puis aussi, juste plus globalement, d'améliorer la sécurité, puis de sanctionner des comportements graves, là, à divers degrés de gravité, mais relativement graves qui peuvent compromettre la sécurité. Et c'est aussi une demande qui avait été partagée, minimalement, par Piétons Québec, la fédération des contrôleurs routiers, l'AQEI et les signaleurs routiers, peut-être d'autres aussi, là, mais ça, c'est ceux que... dont je me rappelle... dont on se rappelle spontanément.

Mais, bref, alors, on ajoute la suspension du permis. Puis là il y a différentes modalités, là. Donc, on a le détail ici. Alors, un conducteur... Tu sais, on a un sept jours dans un... Pour quelqu'un qui aurait déjà eu une suspension dans les 10 dernières années, bien, c'est porté à 30 jours. Quand on... le conducteur n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une autre autorité administrative, ça s'applique. Le conducteur d'un véhicule routier dont le permis... droit d'obtenir un permis est suspendu pour une période de 30 jours peut obtenir la levée de cette suspension. Bon, enfin, ça, c'est le reste des modalités. Mais tout ça pour dire que ça prévoit des suspensions en plus des autres sanctions qui sont prévues. Ça fait que ça envoie le signal que c'est déjà considéré grave, mais donc ça va générer encore plus de conséquences négatives de contrevenir à 327.

**M. Grandmont :** Oui. Merci. Donc, je pense qu'on n'est quand même pas trop loin... Oups! Pardon. Donc, je comprends qu'on n'est pas trop loin.

J'ai encore quelques questions. On réfère à l'article 61 là-dedans, de mémoire, là, je ne l'ai pas sous les yeux, je peux peut-être le chercher... 61, oui, c'est ça : «La Société délivre [tous] les permis suivants autorisant la conduite de véhicules routiers : [...] permis d'apprenti-conducteur, [...] permis probatoire, [...] permis de conduire [...] permis restreint.

«Le titulaire d'un permis n'est tenu de produire celui-ci qu'à la demande d'un agent de la paix ou de la Société et à des fins de sécurité routière uniquement.»

Donc, on comprend qu'on vise, à travers, bien, l'amendement qui est amené... on vise tous les... tous les types de permis... Donc, est-ce qu'on couvre tous les types de permis? Est-ce qu'on couvre toutes les classes puis toutes les... je dirais, les sous-classes, là, c'est-à-dire permis probatoire, permis temporaire, permis régulier, avec cet article-là?

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Donc, on couvre tout le monde. Est-ce qu'on couvre également... Est-ce qu'il y a des exclusions pour 327? Tu sais, on a fait référence, là, dans les articles passés, à certains... les conducteurs de dépanneuse — quoique, dans ce cas-là, je ne pense pas que ça s'appliquerait — mais après ça les corps policiers, les agents de la paix, les services ambulanciers. Est-ce que ces... Est-ce qu'on... Est-ce que ces... je ne sais pas comment les nommer, mais ces corps de métier là seraient exclus ou pas de la notion de conduite qui est susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes, la propriété? Là, je réfère à 327, dans le fond, dans ce temps-là, là.

**Mme Guilbault :** Non, ça s'applique à tous.

**M. Grandmont :** Donc... OK. Donc, même, on constaterait qu'un ambulancier conduit... Puis c'est pour ça que je réfèrais à 327, là, parce que, dans le fond, c'est... on vient ajouter des suites puis on y réfère. On dit : «Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée», donc, aussi les policiers. Un policier qui, même dans le cadre de ses fonctions, aurait une conduite qui pourrait mettre en péril pourrait... dans le fond, serait visé par l'amendement qui est amené là. C'est ça?

**Mme Guilbault :** Oui, bien, tu sais, les ambulanciers puis même les policiers, même dans une poursuite policière ou dans un... une ambulance qui doit se rendre rapidement sur les lieux, sont quand même tenus de respecter la sécurité au mieux dans les circonstances, mais c'est sûr que, là, après ça, il y a une question de jugement là-dedans aussi, là. Mais, non, ils ne sont pas exemptés.

**M. Grandmont :** Parfait. Excellent. Oui, puis je comprends tout à fait puis je suis d'accord, effectivement, qu'il peut y avoir des circonstances particulières à l'intérieur desquelles on peut, des fois, cadrer l'analyse d'un manquement à ce niveau-là. Donc, parfait. Ça, c'est bien aussi.

Selon les professionnels, est-ce que... En fait, selon vos professionnels, est-ce qu'on pense que ça pourrait réduire le recours à 327, considérant que ça pourrait augmenter le nombre de constats... en fait, le nombre de... En fait, je vais reprendre ma question : Est-ce que ça pourrait mener à une réduction des constats octroyés en vertu de 327, puisque la peine, dans le fond, est plus grave?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est sûr qu'en ajoutant de la sévérité aux conséquences d'un geste on espère toujours que ce soit dissuasif. C'est l'objectif.

**M. Grandmont :** La question, ce n'est pas celle-là, c'est : Est-ce qu'on pense qu'on pourrait avoir une réticence à utiliser 327, considérant que la peine est dorénavant plus grande, ou on pense que ça va être utilisé davantage puis ça devient comme un peu ce que les contrôleurs routiers voulaient, en fait? Là, je comprends que c'est une réponse à ça, mais il y a certains professionnels qui invoquent ça, en fait, comme risque, c'est qu'on commence à moins l'utiliser parce que la peine est plus grande, finalement. On vient renforcer 327, dans le fond. Je le mentionne, parce que c'est une question qui est quand même assez récurrente puis qui est venue, par le passé, bloquer le débat, justement, sur le renforcement de 327, du principe de prudence, là.

**Mme Guilbault :** Non, c'est ça, mais on a consulté plusieurs partenaires, notamment les policiers, dans le cadre du plan puis dans le cadre du projet de loi, et ils sont à l'aise avec la mesure.

**M. Grandmont :** Excellent. Moi, ça répond à ma question. Je ne sais pas si mon collègue de Nelligan a d'autres questions qui pourraient nous apporter un éclairage différent. Non? Parfait. Parce que, là, moi, je vais être d'accord avec cet amendement-là puis je vais retirer celui qu'on avait proposé pour la suite. Ça répond à nos... aux objectifs qu'on poursuivait.

**Le Président (M. Jacques) :** De mémoire, le 327.2 n'avait pas été déposé. Il avait juste été transmis à la commission. Donc...

**M. Grandmont :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Exact. Donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement introduisant l'article 54.1? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article introduisant l'article 54.1 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Merci. Donc, nous passons maintenant à l'article 56. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Article 56 : L'article 329 de ce code est modifié :

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, de «4°» par «4.1°»;

2° par la suppression du quatrième alinéa.

En commentaire : L'article 56 du projet de loi modifie l'article 329 du Code de la sécurité routière à des fins de concordance afin de tenir compte de la modification apportée par l'article 55 du projet de loi à l'article 328 du CSR, de la modification apportée par l'article 53 du projet de loi, qui introduit l'article 300.1 au CSR, qui reprend la règle prévue par le quatrième alinéa de l'article 329 qui est ici supprimé. C'est donc de la concordance.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 56? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 56 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 57.

**Mme Guilbault :** 57. L'article 329.1 de ce code est remplacé par le suivant :

«329.1. Dans une zone scolaire, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer une signalisation indiquant la limite de vitesse prévue au paragraphe 4.1° du premier alinéa de l'article 328.

«Elle peut, dans le respect des conditions prescrites par un règlement du gouvernement, fixer une limite de vitesse différente de celle prévue au paragraphe 4.1° du premier alinéa de l'article 328.»

En commentaire : L'article 57 du projet de loi remplace l'article 329.1 du Code de la sécurité routière afin d'obliger la personne responsable de l'entretien d'un chemin public à installer une signalisation indiquant la limite de vitesse de 30 km/h dans une zone scolaire.

Cet article permet également à la personne responsable de l'entretien d'un chemin public de fixer une limite de vitesse différente dans le respect des conditions prévues dans un règlement du gouvernement.

Donc, ça fait suite à la modification des zones scolaires à 30.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 57? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 57 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 58, Mme la ministre, et je crois que vous avez un amendement aussi.

**Mme Guilbault :** Tout à fait. 58. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 359, du suivant :

«359.0.1. Le conducteur d'un véhicule routier ou un cycliste doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres d'une barrière de contrôle de la circulation lorsqu'il fait face au feu rouge qu'elle affiche. Il ne peut poursuivre sa route que lorsque le feu jaune clignotant est activé et que la barrière est levée; il doit circuler à une vitesse raisonnable et prudente.

«Une telle barrière est contrôlée à distance par un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives.»

En commentaire : L'article 58 du projet de loi introduit l'article 359.0.1 au Code de la sécurité routière afin d'encadrer le comportement du conducteur d'un véhicule routier et du cycliste face à une barrière de contrôle de la circulation.

• (12 h 10) •

**Le Président (M. Jacques) :** Merci...

**Mme Guilbault :** Et, en guise, peut-être, d'information additionnelle, l'amende applicable en cas d'infraction à ce nouvel article là serait de 200 \$ à 400 \$ dans le cas du conducteur d'un véhicule routier et de 80 \$ à 100 \$ dans le cas d'un cycliste.

**Le Président (M. Jacques) :** Maintenant, l'amendement.

**Mme Guilbault :** Ah bon! Bien, voyez, il y a un amendement. Je pense que, peut-être, ce n'est plus les mêmes montants, ou je ne sais pas, là.

Enfin, je vais lire l'amendement. Parfait. Article 58 : Remplacer le deuxième alinéa de l'article 359.0.1 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 58 du projet de loi, par le suivant :

«Est une barrière de contrôle de la circulation une barrière contrôlée à distance par un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives. Elle est munie d'un feu rouge et d'un feu jaune.»

En commentaire : Il est proposé de modifier l'article 58 du projet de loi afin de clarifier la définition d'une barrière de contrôle de la circulation pour en faciliter l'interprétation. Il n'y a pas de lien avec les amendes.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 58? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Je veux juste comprendre, en fait, c'est quoi exactement, comme type de barrière, là. Je n'arrive pas à me le figurer.

**Mme Guilbault :** Pardon?

**M. Grandmont :** Le type... Pardon, excusez-moi.

**Le Président (M. Jacques) :** Peut-être, le micro, là, le pousser vers...

**M. Grandmont :** Non, non, je pense qu'il est correct. C'est moi qui étais mal orienté.

**Le Président (M. Jacques) :** OK. Excusez.

**M. Grandmont :** Mais, oui, c'est ça, ce type de barrière là, en fait, ça consiste en quoi exactement? J'ai de la misère à me figurer ce que c'est.

**Mme Guilbault :** Bien, moi, j'ai une image ici, dans mon cahier, mais... J'ai un dessin ici, sur une feuille. Je ne sais pas si on peut le déposer, ou le scanner dans le greffe, ou le faire circuler.

**M. Grandmont :** Peut-être suspendre puis...

**Mme Guilbault :** Bien, je peux le faire circuler, moi, autour de la table.

**Le Président (M. Jacques) :** ...faire parvenir le document à la commission, là, qu'on puisse le déposer sur Greffier.

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est un extrait du tome V.

**M. Grandmont :** On peut suspendre deux secondes, puis je vais aller voir.

**Le Président (M. Jacques) :** Nous allons suspendre quelques instants pour faire cheminer le document.

*(Suspension de la séance à 12 h 12)*

*(Reprise à 12 h 14)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et nous en étions à l'amendement à l'article 58 pour l'explication des barrières, un document qui a circulé à travers les collègues ici. M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Ah oui! Bien, on m'a montré l'image. Ça me satisfait. Merci beaucoup, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député de Taschereau. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 58? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement est adopté? Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Adopté. Nous revenons à l'article 58 amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 58 amendé? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 58 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, l'article 59.

**Mme Guilbault :** Merci. Article 59 : L'article 388.1 de ce code est modifié par l'insertion, à la fin du premier alinéa, de «et que celle-ci est en cours de facturation».

En commentaire : L'article 59 du projet de loi modifie l'article 388.1 du Code de la sécurité routière afin d'ajouter une condition applicable à l'immobilisation d'un véhicule routier dans un espace réservé à la recharge en énergie. Il faudra dorénavant que le véhicule soit branché à la borne et que celle-ci soit en cours de facturation.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Donc, ça, c'est nouveau. Peut-être dire : Ça, c'est nouveau, mais parce que, justement, les véhicules électriques puis la multiplicité des bornes, c'est relativement nouveau. Donc, pour éviter que quelqu'un, si vous me passez l'expression, squatte un stationnement avec une borne, alors qu'il n'a pas besoin de charger sa voiture. C'est l'évolution.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 59? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** «Celle-ci est en cours de facturation». Là, quand on parle facturation, ça veut dire que la recharge est en cours, mais, si la recharge est terminée, et la... et la voiture continue à s'en... la recharge...

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Nous allons suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 16)*

*(Reprise à 12 h 20)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Non, bien... Bien, on est déjà en ondes. M. le député de Nelligan, vous pouvez... vous pouvez...

**M. Derraji :** OK. Bien, merci, M. le Président. Si c'est un char pas électrique stationné dans une place pour recharge pour voiture électrique, l'amende, c'est quoi?

**Mme Guilbault :** C'est la même.

**M. Derraji :** La même chose.

**Une voix :** Oui, parce que l'article dit : Seuls les véhicules hybrides rechargeables et électriques peuvent se stationner...

**M. Derraji :** OK. Ce qui est un peu injuste, parce que, voiture électrique, stationnement électrique, il a oublié, mais voiture pas électrique dans un stationnement électrique... Hein?

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Oui. Je dirais, en termes d'impact, stationner dans une place pas destinée à une voiture électrique, elle est plus... je dirais, en termes de sévérité, elle est plus... Non?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est parce que le bassin de stationnements électriques est moins grand que le bassin de stationnements réguliers.

**M. Derraji :** Exact. Donc, c'est pour cela que le... On ne peut pas mettre au même panier l'erreur, l'erreur de stationner une voiture non électrique dans une place électrique. Il devrait être beaucoup plus, je dirais, en...

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Nous allons suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 22)*

*(Reprise à 12 h 35)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. Et, lors de notre suspension, nous en étions à une discussion sur l'article 59. Et, suite aux commentaires faits et aux discussions qu'il y a eu, nous allons suspendre l'article 59, et maintenant nous poursuivons avec l'introduction de l'article 59.1. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci. Alors, vous avez suspendu 59, M. le Président?

**Le Président (M. Jacques) :** Exactement.

**Mme Guilbault :** Parfait. Donc, amendement pour introduire l'article 59.1 : Insérer, après l'article 59 du projet de loi, le suivant :

59.1. L'article 410 de ce code est modifié par la suppression de «clairement».

En commentaire : Cet amendement propose de supprimer le terme «clairement» de l'article 410 du Code de la sécurité routière afin de simplifier la règle de priorité applicable aux piétons à un passage piétonnier.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'introduction de l'article 59.1? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Merci. Bien, écoutez, moi, je suis... je suis content et agréablement surpris de voir cette disposition-là apparaître. On sait que c'est une... c'était une demande, entre autres, de Piétons Québec, de d'autres organismes aussi encore, et qui... qui était un irritant, là, qui avait été ajouté, en fait, il y a quelques années, à la... au Code de la sécurité routière.

Évidemment, quand on parle de principe de prudence, on en a parlé un peu tantôt dans le 327, ce sont des comportements dangereux. Pour moi, les... puis pour plusieurs organismes aussi, là, la notion de comportement dangereux réfère aussi à l'importance de faire attention, c'est-à-dire, quand on est plus gros, plus lourd, qu'on a une plus grande masse, quand on a un potentiel de vitesse plus grand, bien, il y a une... on doit appliquer le principe de prudence dans la notion de faire attention aux plus vulnérables, aux plus petits que soi.

Et cet article-là, là, qui demande aux automobilistes de s'arrêter à un passage piétonnier entre deux intersections, donc, les passages piétonniers qui sont... qui sont de couleur jaune, bien là, on vient dire, dans le fond : Bien, l'automobiliste doit prendre pour acquis que, s'il voit un piéton vis-à-vis cette traverse piétonne là, bien, il doit lui-même faire attention. Il doit ralentir et il doit prévoir que le piéton pourrait vouloir traverser. Moi, c'est quelque chose que je trouve toujours intéressant, quelque chose dans lequel j'ai toujours cru qu'on était capables, nous aussi, Québécois, de faire attention. On dit souvent qu'on s'étonne, quand on va en Ontario, dans les provinces canadiennes, dans les... dans les provinces... dans les États du nord-est des États-Unis, combien c'est un comportement qui est facile et respecté par les automobilistes. Et moi, je me... je me réjouis toujours aussi de voir que les automobilistes québécois qui sont en voyage dans ces coins-là le font aussi.

Donc, on est capables, nous aussi, de le faire. Il s'agit juste d'envoyer le bon signal. Et, avec le «clairement», bien, on laissait une espèce de doute, en fait, là, de... On donnait une responsabilité supplémentaire aux piétons, et ça avait amené à certaines dérives. On a vu, au Québec... Je ne nommerai pas la ville, là, mais on a vu des traverses piétonnes où on accrochait... il y avait des paniers avec des petits drapeaux. Et donc, pour être sûrs que le piéton montrait bien qu'il était... qu'il avait l'intention de traverser l'intersection ou, en fait, la traverse piétonne, on demandait au piéton d'agiter un petit drapeau pour signifier son intérêt à traverser, son intention de traverser. On était loin de l'Ontario puis des États du nord-est, là. C'était un peu... En tout cas, moi, ça m'a un peu... Puis c'est... ça découlait directement de cet article-là, là, de cette disposition-là.

Donc, moi, je suis content de voir qu'on vient enlever cette notion-là. Dorénavant, le signal, puis ça doit être interprété comme ça aussi par les corps policiers : Quand il y a un piéton qui est vis-à-vis ou qui est en approche d'une traverse piétonne jaune, bien, l'automobiliste devra être vigilant, devra prévoir que c'est pour, éventuellement, traverser et devra donc s'arrêter pour laisser passer le piéton, qui est dans son droit de prendre cette traverse-là. Il a priorité. C'est ce que dit l'article 410.

Donc, moi, je suis très content de voir cet amendement-là amené par Mme la ministre. Et on aura aussi un autre... On voudrait introduire un autre amendement par la suite qui va être, en fait, en concordance avec ce que Mme la ministre propose.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député de Taschereau. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement introduisant l'article 59.1? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement introduisant l'article 59.1 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. M. le député de Taschereau, l'article introduisant l'article 59.2.

**M. Grandmont :** Exactement. Merci beaucoup, M. le Président. Donc, ça va dans le même sens. Si on se réfère, là, au mémoire de la page... mémoire de Piétons Québec, à sa page 11, donc, ils demandaient, comme Mme la ministre l'a proposé, de retirer le mot «clairement» de l'article 410 du Code de la sécurité routière et, dans la même veine, proposent que l'article 446 du Code de la sécurité routière soit abrogé. De la même manière, il ne respecte pas l'esprit du principe de prudence dont j'ai discuté tout à l'heure. L'article 446, comme je le disais... Ah! il faudrait que je le lise, hein? Pardon.

• (12 h 40) •

446, donc, l'article 446 est... de ce code est abrogé.

«446. À un passage pour piétons qui n'est pas situé à une intersection réglementée par des feux de circulation, un piéton doit, avant de s'y engager, s'assurer qu'il peut le faire sans risque.»

Donc, encore une fois, on revient à la notion de principe de prudence. Quand un piéton se présente devant une traverse piétonne jaune, là, entre deux intersections, où il n'y a pas de feu de circulation, bien, c'est à l'automobiliste à faire attention, à prévoir que l'automobiliste... que le piéton pourrait vouloir s'y engager, et donc de ralentir et de céder le passage.

Donc, «Piétons Québec — je me permets de lire ce qu'il y a d'écrit — est d'avis que cet article vient diminuer l'obligation de céder le passage aux piétons imposée par l'article 410 du Code de la sécurité routière. En ce sens, nous considérons que le Québec devrait suivre les autres provinces canadiennes, qui établissent clairement la responsabilité des conducteurs de s'assurer de céder le passage aux piétons, en retirant l'article 446.»

**Le Président (M. Jacques) :** ...M. le député. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Je veux juste prendre le temps de regarder.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, ce qu'on me dit, c'est qu'on comprend que de... L'esprit va un peu dans le sens de ce qu'on a déposé précédemment, mais, en même temps, il faut trouver aussi l'équilibre entre le fait de mettre une certaine responsabilité sur le conducteur puis les... bien, le conducteur, en fait, qui va passer, mais je pense que c'est important aussi, puis même dans le principe de prudence, que le piéton, quand même, prenne le temps de... minimalement, de s'assurer que la situation est sécuritaire pour traverser, tu sais, de regarder des deux côtés de la rue. C'est une des premières choses qu'on enseigne à nos enfants. Alors, moi, je pense que c'est sain de garder l'article 446, mais c'est sain aussi de transférer quand même une partie du fardeau par l'amendement qu'on a apporté précédemment.

**Le Président (M. Jacques) :** Député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. J'ai... j'étais déjà sur cet enjeu-là, là, quand on avait discuté de... quand on a révisé, en 2017, puis adopté, en... ce n'est pas... non, non, c'est ça, 2017, je pense, en tout cas, quand il y avait eu les consultations, là, sur la révision du Code de la sécurité routière, puis c'est exactement ce genre d'argument là qui était amené, là, trouver l'équilibre entre les responsabilités de tout un chacun, puis ça avait mené, finalement, à l'utilisation du mot «clairement» dans l'article 410. C'était exactement ça. Là, on fait un petit peu les choses... C'est comme si on faisait la moitié du chemin. C'est comme si on faisait juste la moitié du chemin sur le respect des traverses piétonnes.

Vous savez, Mme la ministre, les policiers ne peuvent pas être partout. Évidemment, on en a un certain nombre, puis ils ne peuvent pas surveiller toutes les traverses piétonnes au Québec. Éventuellement, on aura des radars ou, en fait, des appareils de contrôle automatisés qui viendront peut-être aussi surveiller ces... contrôler le respect de ces aménagements piétons, mais, encore une fois, il n'y aura pas des ACA partout sur tout le territoire du Québec.

Imaginons qu'une personne ou qu'un jeune, peu importe, une personne aînée, une personne en situation de handicap se présente à une intersection. Évidemment, il n'y a personne qui va se lancer les yeux fermés dans une... sur une traverse piétonne. Ça ne va jamais arriver. La plupart... Les gens, généralement, regardent, effectivement. Mais c'est surtout que, si un feu piéton n'est pas respecté... Comme je le dis, on ne peut pas avoir de la surveillance partout, même par des appareils de contrôle automatisés ou encore par les services policiers. Imaginons qu'une personne se présente, donc, à un feu... à une traverse piétonne et que cette traverse-là n'est pas respectée. Donc, la personne ne traversera jamais. C'est ce que ça dit, en fait, 446. Il n'y a personne qui va le faire au dépit... aux dépens de sa sécurité.

Encore une fois, 446, il vient amoindrir ou diminuer le respect du principe de prudence sur... qu'on vient justement, là, de travailler sur 410 précédemment. C'est juste la suite logique de la modification qu'on a faite précédemment sur 410 et c'est, encore une fois, pour s'assurer qu'au Québec, dorénavant, les traverses piétonnes peintes en jaune entre deux intersections contrôlées par des feux de circulation, notamment, bien, va... vont être respectées par les automobilistes.

Encore une fois, comme je dis, on ne peut pas être partout. On ne peut pas tout voir. Moi, j'ai une grande crainte que, si on laisse 446, il y a bien des chances qu'on continue comme c'était avant, qu'il y ait des automobilistes qui ne respecteront pas les feux de circulation... pas des feux de circulation, pardon, les traverses piétonnes, et qu'on a des piétons qui vont laisser passer, et laisser passer, et laisser passer.

**Le Président (M. Jacques) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, la même réponse que tout à l'heure, là, pour moi, il y a une recherche d'équilibre. Alors, moi, je ne trouve pas qu'on fait la moitié du chemin, dans le sens où le député nous dit que ça avait amené le terme «clairement», à l'époque, qui allait un peu à l'encontre de ce qu'il plaidait, et là on l'a retiré. Donc, au contraire, je trouve que... S'il dit qu'on a fait la moitié du chemin, en général, quand on a deux positions qui sont différentes, celle du milieu, entre les deux, peut être qualifiée de compromis.

**M. Grandmont :** Bien, la recherche de la meilleure solution, ce n'est pas toujours d'avoir un compromis. L'objectif, c'est d'éviter qu'il y ait des morts et des blessés graves sur la route. Moi, je ne me satisfais pas de réduire le bilan, de le couper en deux. Mon objectif, c'est zéro. Puis même Mme la ministre s'inspire de la Vision Zéro. Ça ne dit pas : Vision réduire de moitié les accidents graves ou mortels sur les routes. Donc, moi, pour moi, un compromis, ce n'est pas suffisant.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a... Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Non, bien, je n'ai rien à ajouter. C'est la même réponse que tout à l'heure.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article... l'amendement introduisant l'article 59.2? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement introduisant l'article 59.2 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Des voix :** Rejeté.

**Le Président (M. Jacques) :** Rejeté. Mme la ministre, article 60.

**Mme Guilbault :** Oui. Article 60 : L'article 506 de ce code est modifié par le remplacement de «, 381 à 385» par «ou 381 à 385, au paragraphe 9° de l'article 386».

En commentaire : L'article 60 du projet de loi modifie l'article 506 du Code de la sécurité routière pour fixer de 60 \$ à 120 \$ l'amende pouvant être imposée à quiconque immobilise un véhicule routier dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 60? Donc, M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui, bien, juste pour comprendre, en fait, ça s'applique... ça s'applique à tout endroit. En fait, dans le fond, on fait passer l'amende pour tout type de stationnement illégal, dans le fond.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, en fait, l'objectif, c'est que cet article-là... Actuellement, au CSR, l'article 509 prévoit une amende de 100 \$ à 200 \$, mais l'application de l'article avait été suspendue par un arrêté ministériel qui, lui, prévoyait une amende de 30 \$ à 60 \$. Alors là, ça a été réévalué. Donc là, on vient... on vient, en fait, enlever l'article, qui, de toute façon, était... avait été suspendu, puis on a choisi une amende de 60 \$ à 120 \$, qui est, en quelque sorte, encore une fois, un compromis ou un intermédiaire entre l'article d'origine, de 100 \$ à 200 \$, et l'arrêté, qui était de 30 \$ à 60 \$.

**M. Grandmont :** Là, vous avez fait référence à 509. Est-ce que ce n'est pas plutôt à 506?

**Mme Guilbault :** Ah oui! 506. Bien, en fait, oui, c'est ça, exact. Je pense qu'il y a une coquille dans mon texte.

**M. Grandmont :** OK. Mais là, dans 506, c'était déjà 60 \$ à 120 \$ dans le Code de la sécurité, là.

**Mme Guilbault :** Mon collègue va venir clarifier, là, parce que...

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a consentement pour entendre M. Scott?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, M. Scott, veuillez vous nommer et nommer votre titre, s'il vous plaît.

• (12 h 50) •

**M. Scott (Jean-François) :** Oui. Bonjour. Jean-François Scott, conseiller en réglementation et politiques de sécurité des transports au MTMD.

Donc, la question, c'est par rapport à 506, 509, les amendes... qui est différent, si je comprends bien. En fait, c'est que 506 prévoit déjà plusieurs règles pour lesquelles une infraction entraîne une amende de 60 \$ à 120 \$. 509, quant à lui, c'est d'autres règles. L'infraction entraîne une amende, justement, de 100 \$ à 200 \$.

Donc, ce qu'on fait ici, c'est un... c'est un déplacement, si on veut. 386, qui prévoit plusieurs règles d'immobilisation des véhicules, par exemple, interdiction de s'immobiliser sur, je vais dire, un pont, dans un tunnel, à moins de trois mètres d'une borne fontaine, c'est 100 \$ l'amende. Mais, pour le cas ici, lorsqu'on se stationne à un endroit où il y a un panneau «interdiction de se stationner», ça, c'est... ce serait 60 \$ à 120 \$. Parce que, pour les autres cas, c'est des immobilisations qui peuvent entraîner des enjeux de sécurité, s'immobiliser, par exemple, sur l'autoroute ou un pont, mais, devant un panneau «interdiction de se stationner», ce n'est pas le même enjeu. Donc, on propose une amende inférieure.

**M. Grandmont :** 386, auquel vous faites référence, là, j'y suis, là, est-ce que c'est dans celui-là qu'on interdit de stationner à moins de cinq mètres d'un... d'une traverse piétonne ou encore de... voyons...

**M. Scott (Jean-François) :** L'intersection, oui.

**M. Grandmont :** ...de l'intersection — de l'intersection, oui, c'est ça, exactement — c'est dans celui-là aussi?

**M. Scott (Jean-François) :** Tout à fait. Et ça, c'est... ça entraîne une amende de 100 \$ à 200 \$. Comme j'ai dit, donc, tous les cas de figure à 386, 100 \$, sauf celui-ci, c'est 60 \$ à 120 \$.

**M. Grandmont :** OK. Puis le stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection, là, comment il est calculé? Je m'excuse, je rentre un peu... technique, là, mais est-ce que c'est au... à la pointe de convergence des deux... des deux droites ou si c'est au milieu de l'intersection? Comment c'est calculé?

**M. Scott (Jean-François) :** Ce n'est pas prévu explicitement dans la loi, donc, mais une intersection, c'est le croisement de deux chaussées.

**M. Grandmont :** Donc, c'est à la... Dans le fond, le calcul se fait sur la base du calcul, en fait, de la municipalité qui décide de l'appliquer, là... qui va l'appliquer, en fait, parce qu'elle a l'obligation de l'appliquer.

**M. Scott (Jean-François) :** Oui. Puis il y a déjà eu des décisions des tribunaux qui venaient expliquer un peu plus précisément, mais ce n'est pas spécifiquement dans la loi, là. Ça ne va pas jusque-là.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** J'ai juste une question. Quand vous dites de fixer de 60 \$ à 120 \$, est-ce que l'amende, dorénavant, c'est 120 \$ ou ça reste 60 \$ pour des cas et 120 \$ pour d'autres cas? Si c'est le cas, pour quels cas?

**M. Scott (Jean-François) :** En fait, au CSR, c'est prévu de cette façon-là. C'est toujours une fourchette d'amendes. Donc, c'est l'amende minimale, normalement, qui est appliquée d'office par les agents de la paix. Il y a une marge de manoeuvre, oui, mais c'est... Pour toutes les infractions au CSR, il y a une... c'est une fourchette d'amendes. Même 324, qu'on parlait tout à l'heure, la conduite dangereuse, si je peux résumer ça comme ça, c'est de 1 000 \$ à, de mémoire, 3 000 \$. Donc, c'est la même chose pour les autres cas d'immobilisation interdite, 100 \$ à 200 \$, donc, ici, 60 \$ à 120 \$, mais, de base, c'est l'amende, c'est-à-dire, de base qui s'applique de facto, là. À moins d'enjeu majeur, c'est vraiment l'amende minimale qui s'applique.

**M. Derraji :** Les 60 \$ et non pas les 120 \$.

**M. Scott (Jean-François) :** Oui, exact.

**M. Derraji :** OK.

**Le Président (M. Jacques) :** M le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Si vous permettez, juste préciser un peu votre pensée juste sur le... Les cas de force majeure, ça peut ressembler à quoi?

**M. Scott (Jean-François) :** Cas de...

**M. Grandmont :** Les cas de force majeure. Parce qu'on a une fourchette de 60 \$ à 120 \$. Généralement, c'est 60 \$, le plus bas, qui est appliqué. Donc, les cas de force majeure... Vous dites : 120 \$, c'est juste pour les cas de force majeure. Ça pourrait ressembler à quoi? Est-ce que c'est ... est-ce que c'est réellement appliqué de temps en temps quand même? Parce que, si on se donne la peine d'avoir des fourchettes, je me demande à quoi ça sert, finalement.

**M. Scott (Jean-François) :** Je ne pourrais pas dire à quel point ou dans... les statistiques, par exemple, dans quelles circonstances c'est appliqué. Le pouvoir est là. Après, c'est selon la discrétion du policier. Mais ce que nous, on retient de nos discussions avec le milieu policier et les autres intervenants, c'est que c'est l'amende de base, normalement, qui est appliquée là, oui.

**M. Grandmont :** OK.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Oui, si vous le dites, mais, demain, ce n'est pas l'amende de base qui est appliquée, et on constate que des 120 \$... Là, on vient d'entendre publiquement que c'est le minimum, à savoir 60 \$. Je ne veux pas refaire le débat, parce que c'est toujours une fourchette, mais c'est le pouvoir arbitraire un peu. Est-ce que moi, en tant que citoyen, je me ramasse à payer 120 \$ parce que le policier a pensé que je mérite 120 \$, l'autre, il se ramasse à payer 60 \$? Dans ce cas, c'est quoi?

**M. Scott (Jean-François) :** Je pense que c'est une question de cohérence puis c'est du cas par cas. Évidemment, le cas typique, c'est l'amende de base. Maintenant, si un agent de la paix impose une amende plus élevée, il doit être en mesure de déterminer pourquoi et qu'est-ce qui a justifié son choix. À partir de là, la loi ne peut pas prévoir ce niveau-là.

**M. Derraji :** OK. Je me mets... je me mets dans la peau de quelqu'un qui veut challenger la décision. Il se ramasse avec 120 \$. C'est quoi, son recours?

**M. Scott (Jean-François) :** Je ne pourrais pas dire précisément, mais c'est de... comme dans toute infraction, probablement, de plaider non coupable, d'aller faire valoir ses arguments, mais je ne pourrais pas m'avancer dans le cas par cas.

**M. Derraji :** Oui, exact, mais on est d'accord qu'il y a beaucoup d'arbitraire dans... Et ce n'est pas la première fois, parce que j'ai vu beaucoup de fourchettes, et il y en a pas mal : 50 \$ à 100 \$, 100 \$ à 200 \$, 200 \$ à 400 \$.

**M. Scott (Jean-François) :** Oui, mais, honnêtement, comme je le disais, je ne crois pas... je ne peux pas avoir de statistique officielle, mais je ne crois pas que ce soit très souvent appliqué, une amende différente de l'amende minimale.

**M. Derraji :** Donc, vous êtes sûr que c'est toujours l'amende minimale. Ça veut dire les 60 \$. Dans ce cas, on parle de 60 \$.

**M. Scott (Jean-François) :** La règle de base, je peux dire que oui. Si je peux être sûr à 100 %? Non.

**M. Derraji :** En général, on met une amende, c'est pour dissuader les gens de ne pas stationner la voiture. Si c'est fixé entre 60 \$... Moi, j'ai cru que c'est... au début, j'ai lu vite, c'est qu'au lieu de 60 \$ c'est 120 \$.

**M. Scott (Jean-François) :** Excusez-moi, j'ai...

**M. Derraji :** Non, non, non, ce n'est pas grave.

**M. Scott (Jean-François) :** Pouvez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

**M. Derraji :** Oui. Ce que je disais, c'est que le risque de dissuader les gens de ne pas stationner dans un endroit où c'est interdit par une signalisation... Le message que vous voulez envoyer, c'est plus une amende beaucoup plus salée, à savoir 120 \$, mais là vous laissez la... vous laissez quand même une fenêtre ou un intervalle entre 60 \$ et 120 \$, et c'est à la discrétion de l'agent de paix.

**M. Scott (Jean-François) :** Oui. Comme pour les autres cas d'immobilisation, c'est 100 \$ à 200 \$, donc, oui.

**M. Derraji :** OK.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 60? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 60 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 61.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci. Article 61 : L'article 509 de ce code est modifié :

1° par la suppression de «335,»;

2° par le remplacement de «, 372 à 376, 386, 388.1, 391 ou 407, à l'un des articles» par «ou 372 à 376, à l'un des paragraphes 1° à 8° de l'article 386 ou à l'un des articles 388.1, 391, 407,»;

3° par le remplacement de «349, 350, 358.1, 359, 359.1, 360, 361, 362 à 364, 367 à 371, 402, 404, 405, 408 à» par «361,»;

4° par le remplacement de «, 479 ou 496.6» par «ou 479».

En commentaire : Cette modification vise à supprimer de l'article 509 du Code de la sécurité routière les références à certaines infractions en lien avec un comportement non sécuritaire d'un conducteur de véhicule routier, notamment envers un piéton ou un cycliste. Ces infractions sont reportées à l'article 510 du CSR afin de hausser le niveau d'amende. L'amende de 100 \$ à 200 \$ à l'égard de ces infractions passera à 200 \$ à 300 \$.

L'article 61 du projet de loi propose également une modification de concordance pour tenir compte de la modification proposée par l'article 60 du projet de loi concernant l'amende applicable à une contravention au paragraphe 9° de l'article 386 du CSR.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 61? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 61 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, article 62. Et je crois aussi que vous avez un amendement.

**Mme Guilbault :** Oui. Article 62 : Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 59.3, du suivant :

«509.4. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 359.0.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 400 \$.»

En commentaire : L'article 62 du projet de loi introduit l'article 509.4 au Code de la sécurité routière afin de fixer de 200 \$ à 400 \$ l'amende pouvant être imposée au conducteur d'un véhicule routier qui contrevient aux règles applicables aux barrières de contrôle de la circulation prévues à l'article 359.0.1 du CSR, introduit par l'article 58 du projet de loi.

Et mon amendement : Remplacer, dans l'article 509.4 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 62 du projet de loi, «200 \$ à 400 \$» par «300 \$ à 600 \$».

Commentaire : Il est proposé de modifier l'article 509.4 du Code de la sécurité routière, proposé par l'article 62 du projet de loi, afin d'augmenter à 300 \$ à 600 \$ l'amende pouvant être imposée au conducteur d'un véhicule routier qui contrevient aux règles applicables aux barrières de contrôle de la circulation prévues à l'article 359.0.1 du CSR, proposé par l'article 58 du projet de loi.

L'amendement s'inscrit en cohérence avec la modification proposée à l'article 314.2 du CSR, proposé par l'article 53.1 du projet de loi, laquelle vise à hausser dans la même mesure le montant de l'amende lorsqu'un conducteur de véhicule routier n'obéit pas aux ordres et aux signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur routier chargé de diriger la circulation, notamment lors de travaux.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre.

Et, compte tenu... compte tenu de l'heure, nous suspendons nos travaux jusqu'à 14 heures, et nous reprendrons avec M. le député de Taschereau.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 14 h 09)*

**Le Président (M. Jacques) :** Nous reprenons nos travaux. La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons l'étude détaillée du projet de loi n° 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

Lors de la suspension de nos travaux ce midi, nous étions en discussion sur l'article... l'amendement à l'article 62. M. le député de Taschereau, je crois que c'est vous qui étiez...

**Mme Guilbault :** ...ça, je l'avais lu.

**Le Président (M. Jacques) :** Oui. L'amendement avait été lu par Mme la ministre, et, M. le député de Taschereau, vous aviez demandé d'intervenir à ce moment.

• (14 h 10) •

**M. Grandmont :** Oui. Merci, M. le Président. J'essaie de me rappeler qu'est-ce que j'avais en tête, quand j'ai levé mon doigt, pour savoir qu'est-ce qui motivait... Oui, en fait, c'est ça, c'est qu'on changeait, hein, je pense... On

passait de... Ah! il n'y avait pas le texte actuel. Donc, effectivement, anciennement, donc, à l'article 62 qui était amené, on créait un nouvel article au Code de la sécurité routière. On réfère à l'article 359.0.1. Si on me laisse juste le temps d'aller le chercher... OK. Donc, ça référerait à l'obligation de s'arrêter, d'immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt; s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Donc, dans quel cas... Juste peut-être expliquer, là, dans quelle situation ça s'applique, Mme la ministre, d'abord, la création de cet article-là.

**Le Président (M. Jacques) :** Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui, bien, c'est pour... c'est pour... L'article de la barrière, c'est à 53, je pense, 53.1 qu'on l'a introduit. Dans le fond, c'est la nouvelle infraction pour la barrière, image à l'appui, image hors micro à l'appui, et là c'est l'amende associée, qui va être de 300 \$ à 600 \$.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Excellent. Donc, je ne me tromperais pas si, effectivement, pour... donc, si on ajoutait la nouvelle disposition qu'on a introduite un peu plus tôt, qui était les barrières pour les chantiers de construction, si ma mémoire est bonne, les remorques ou des véhicules.

**Mme Guilbault :** Oui.

**M. Grandmont :** J'aimerais comprendre pourquoi on passe d'amendes de 200 \$ à 400 \$ par... C'est ça, on est sur l'amendement, là, qui fait passer... Dans le fond, ce que vous proposiez au départ, c'était... Dans l'article 62, qui venait modifier 509.4, on faisait passer... on avait des amendes de 200 \$ à 400 \$, puis là on monte à 300 \$ à 600 \$. Ça répond à une demande? Quel est l'objectif à travers le dépôt de cet amendement-là par Mme la ministre?

**Mme Guilbault :** C'est ça, c'est harmonisé avec l'article qu'on a introduit tout à l'heure — je le cherche — pour non-respect d'un ordre d'un signaleur... C'est ça. Là, j'ai la sanction ici, mais probablement que c'était 53. Je veux juste aller le rechercher, là, pour la gouverne de tous.

**M. Grandmont :** Est-ce que c'est un article qu'on a déjà traité ou si c'est quelque chose d'autre qui va venir plus tard?

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. Non, mais...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...311 dans le code. On va aller...

**M. Grandmont :** Et on va y venir quand?

**Mme Guilbault :** Bon, alors, c'est ça, 311, qui dit : «Lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à leurs ordres et signaux», et là on...

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Non, mais... En tout cas. Donc, tout le monde me dit toutes sortes de chiffres, là. Alors, c'est ça, c'est l'article 311 du CSR. Et, l'amende, à l'article 53.1 qu'on a introduit par amendement, on a...

**M. Grandmont :** Qu'on va introduire plus tard? Ah! c'est déjà fait.

**Mme Guilbault :** 53.1, oui, il est déjà adopté. On a fait passer l'amende de 300 \$ à 600 \$.

**M. Grandmont :** D'accord. Parfait. Donc, on est simplement venus, dans le fond, faire correspondre le montant, dans le fond. On avait prévu 200 \$ à 400 \$ puis finalement, parce qu'on a adopté 53.1 tantôt, qui était 300 \$ à 600 \$, on est venus juste l'harmoniser, dans le fond.

**Mme Guilbault :** C'est ça. Ça va être la même amende, dans le fond, quand on contrevient aux ordres d'un agent de la paix, brigadier, etc., signaleur et quand on ne respecte pas la barrière de sécurité de circulation. Ça répond aux mêmes objectifs des chantiers.

**M. Grandmont :** Parfait. Oui, parce qu'effectivement l'objectif, c'est aussi d'avoir, dans le fond... Oui. En tout cas... Bien, je comprends très bien. Merci. C'est parfait.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 50... 62? Donc, s'il n'y avait pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Maintenant, est-ce que... l'article 62 amendé, est-ce qu'il y a des commentaires? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'article 62 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 63.

**Mme Guilbault :** Article 63 : L'article 510 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «346, 406 ou 460» par «335, 346, 349, 350, 358.1, 359, 359.1, 360, 362 à 364, 367 à 371, 402, 404 à 406, 408 à 410, 460 ou 496.6».

En commentaire : L'article 63 du projet de loi vise à ajouter à l'article 510 du Code de la sécurité routière les références aux articles, en lien avec un comportement non sécuritaire d'un conducteur de véhicule routier notamment envers un piéton ou un cycliste, qui ont été retirées de l'article 509 du code afin que l'amende soit haussée de 200 \$ à 300 \$ en cas d'infraction.

Donc, c'est ce qui avait été annulé tout à l'heure, qui a été reporté dans le nouvel article 510.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 63? Donc s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 63 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 64.

**Mme Guilbault :** Article 64 : L'article 516 de ce code est modifié par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, de «15 \$» par «30 \$».

En commentaire : L'article 64 du projet de loi vise à hausser de 15 \$ à 30 \$ le montant de base servant au calcul de l'amende dont est passible la personne qui commet un excès de vitesse.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 64? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Oui. Juste... C'est dans quel cas de figure, désolé, de 15 \$ à 30 \$?

**Mme Guilbault :** Pour les excès de vitesse.

**M. Derraji :** Dans n'importe quelle zone.

**Mme Guilbault :** Oui, de toutes les zones.

**M. Derraji :** Hein?

**Une voix :** ...

**M. Derraji :** Oui, oui, mais c'est dans quel...

**Mme Guilbault :** C'est le montant de base auquel s'ajoute, selon les excès, selon les tranches de nombre de kilomètres-heure... Mais j'ai sans doute quelqu'un qui pourrait venir expliquer. Mais, tu sais, comme à l'article... Mais je vais attendre que quelqu'un...

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a le consentement pour entendre Mme Vézina... Me Vézina... Mme Vézina? Donc, Mme Vézina, veuillez vous nommer et nommer votre titre.

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui. Alors, Lyne Vézina, directrice générale, Recherche et développement en sécurité routière à la Société de l'assurance auto.

**M. Derraji :** Oui. Je vais vous poser la question. Comme ça, vous allez voir de quoi je parle. Et je suis content d'entendre votre titre, Recherche et développement.

Donc, j'imagine que vous avez une idée pourquoi, un, augmenter de 15 \$ à 30 \$. C'est ce que... Vous avez vu quelque chose. Et, deux, est-ce que ça concerne tout type de... gérer de... d'infraction, tout type de zone, donc, on parle de chantiers, zones scolaires?

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui. Alors, le principe qu'on voit, qu'on retrouve à l'article 516, c'est un principe, d'abord, d'une amende minimale, et par la suite on ajoute des montants au montant de l'amende en fonction du type d'excès de vitesse et de l'excès comme tel par tranche soit de 5 km/h... Et donc l'article est modulé en fonction de la nature de l'excès de vitesse. Donc, ça, c'est à la base.

Alors, le changement proposé ici, c'est de toucher le montant... ce qu'on appelle le montant minimum. Donc, au premier alinéa, on le fait passer de 15 \$ à 30 \$, ce qui fait en sorte que ce montant-là va se répercuter sur tous les excès de vitesse. Et, lorsqu'il s'agit d'infractions pour grand excès de vitesse, donc, ce qu'on qualifie de grand excès de vitesse, qui existent déjà dans le code, quand on dépasse 40 km/h, 50 km/h ou 60 km/h au-dessus de la limite permise...

**M. Derraji :** Ça s'ajuste.

**Mme Vézina (Lyne) :** ...bien, les amendes sont doublées. Donc, conséquemment, ce montant-là aussi va être doublé.

**M. Derraji :** Ça veut dire, au lieu de 30 \$, 60 \$.

**Mme Vézina (Lyne) :** Ce sera 60 \$.

**M. Derraji :** OK. Est-ce que c'est la même chose que tout à l'heure? On parle... La base, maintenant, c'est 30 \$. Ce n'est plus 15 \$.

**Mme Vézina (Lyne) :** Exactement.

**M. Derraji :** OK. Une question, mais probablement... par rapport... Pourquoi l'augmenter à 30 \$ et non pas à 50 \$ ou à 100 \$? Est-ce que vous avez... Pourquoi vous avez statué... La question : Pourquoi vous avez statué sur 30 \$?

**Mme Vézina (Lyne) :** On a utilisé l'inflation dans ce cas-là. Donc, c'est une amende qui n'avait pas été... pour laquelle le montant n'avait pas été révisé depuis 1986, si je ne me trompe pas... 1991. Et donc on a pris le montant d'indexation en fonction... l'inflation entre 1991 et aujourd'hui. C'est ce qui a amené à statuer sur le 30 \$.

**M. Derraji :** OK. Donc, c'est l'inflation qui vous a guidés dans le raisonnement de passer les 15 \$ à 30 \$. C'est parce que, depuis 1991, ça n'a pas été touché ni indexé. Et là maintenant, dorénavant, ça va être 30 \$ comme base pour la suite.

**Mme Vézina (Lyne) :** Tout à fait, tout à fait.

**M. Derraji :** C'est bon. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. M. le député de Taschereau.

• (14 h 20) •

**M. Grandmont :** Oui. Donc, on a parlé, là... On avait un article similaire plus tôt dans le PL n° 48, là, mais on était dans les SAP, hein — c'est bien ça? — puis là on est vraiment dans les constats d'infraction en ce moment. C'est ça, la distinction.

**Mme Vézina (Lyne) :** Exactement. Nous sommes dans le volet infractions, donc le volet pénal.

**M. Grandmont :** C'est ça. Donc... Puis donc, pour les SAP, on était sur du 30 \$ aussi comme montant de base, auquel on ajoutait, selon la vitesse, un certain nombre de dollars par tranche, là, de vitesse excessive. D'accord. Donc, on vient harmoniser, en fait, aussi. C'est un peu ça aussi.

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui. Il y a une... il y a une notion d'harmonisation entre les deux ici.

**M. Grandmont :** Parfait. J'étais malheureusement non présent quand il y a eu le débat sur le 37 en cette commission, mais je suis content que ça revienne, en fait, parce que ça va me permettre de vous poser quand même la question. À moins que je me sois trompé, là, sur le calcul de ce que ça pouvait donner... Ce n'est pas sur le 30 \$ que je questionne, là. Je trouve que c'est correct aussi, là, puis c'est... c'est bien d'être concordant, dans le fond, avec ce qui a été décidé ou, en fait, inscrit plus tôt, là, dans le... pour les SAP, puis tenant compte de l'inflation aussi. C'est bien correct.

Par contre, je me... je me posais la question, quand je calculais, combien ça pouvait donner d'argent... en fait, de... comment... de combien ça pouvait majorer l'amende en fonction de la vitesse observée. On observe des... un phénomène étrange où, finalement, on peut avoir des contraventions qui sont plus élevées pour une vitesse plus basse que pour une vitesse plus élevée. Parce que je...

Moi, j'arrivais, là, pour le premier... C'est la même chose, en fait, même calcul, là. C'est des tranches de 10 \$, un à 20. Donc, j'arrivais de... Dans le fond, on a un montant de base de 30 \$, puis après on a... si on va au premier paragraphe,

là, donc, «si la vitesse excède de 1 à 20 km/h la vitesse permise, 10 \$ par tranche complète de 5», ça... Ah! peut-être que j'ai mal calculé. C'est par tranche de cinq, peut-être. Ça donnait... Moi, en tout cas, ça me donnait 30 \$ à 70 \$ de plus, alors que, pour le deuxième paragraphe, de 21 à 30, 15 \$, ça pouvait donner entre 30 \$ et 60 \$, ce qui fait qu'on peut potentiellement avoir une amende plus basse, en ayant 30 \$ plus 60 \$, avec une vitesse de 30 km/h au-dessus qu'une amende de 70 \$ si la vitesse pratiquée est de 20 au-dessus. Mais c'est peut-être moi qui avais... qui a mal calculé, là, mais...

**Mme Vézina (Lyne) :** Le principe derrière ça, c'est... Même si on parle d'un... au deuxième paragraphe, d'une amende de... si la vitesse excède de 21 à 30, c'est tout excédent qui est... qui est sanctionné par 15 \$ par tranche de cinq et non pas... On n'applique pas le premier à 10 \$ par tranche de 5 km/h. C'est que, par exemple, un excès de vitesse de 30 km/h, on a notre 30 \$ de base, et par la suite c'est par tranche complète de cinq, donc, six fois 15 \$, 90 \$, auquel on ajoute... on ajoute le 30 \$ de base, donc c'est 120 \$, alors que, si j'ai un excès de vitesse de 20 km/h au-dessus de la limite, là, on est 10 \$ par tranche de cinq. Donc, on a quatre tranches à 10 \$, 40 \$, plus le 30 \$ de base. Donc, on est à 70 \$.

**M. Grandmont :** Donc, mon calcul n'était pas faux, mais il était mal... il était mal parti. Parfait. Je comprends. C'est très bien. Merci. Donc, pour le reste, sur l'amendement, je n'ai pas de problème non plus à ce qu'on fasse passer de 15 \$ à 30 \$ pour le montant de base. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Merci. Est-ce que l'article 64 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 65.

**Mme Guilbault :** Merci. Article 65 : L'article 519.70 de ce code est modifié :

1° par la suppression de la dernière phrase du premier alinéa;

2° par l'insertion, après le dernier alinéa, des suivants :

«Il peut exiger que le véhicule soit conduit [dans] un endroit qu'il estime sécuritaire pour effectuer l'inspection, pourvu que celui-ci ne soit pas situé à une distance de plus de 15 kilomètres du lieu d'interception.

«Il peut également exiger tout renseignement relatif à l'application du présent code ainsi que la production de tout document s'y rapportant et en faire l'examen.»;

3° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «premier alinéa» par «présent article».

En commentaire : L'article 65 du projet de loi apporte des ajustements à l'article 519.70 du Code de la sécurité routière afin de conférer au contrôleur routier le pouvoir d'exiger que le véhicule soit déplacé dans un endroit qu'il estime sécuritaire pour effectuer son inspection. Dans un tel cas, l'endroit doit être à une distance d'au plus 15 km/h d'un lieu d'interception... du lieu d'interception.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 65? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Merci. Peut-être qu'on pourra me corriger, mais les contrôleurs routiers ne peuvent pas... ne peuvent pas arrêter ou contrôler tous types de véhicules, hein? Il y a un certain... certains types de véhicules qu'ils peuvent contrôler. Est-ce qu'on peut nous rappeler c'est lesquels exactement?

**Mme Guilbault :** Bien, ils peuvent... Par exemple, relativement au respect des règles concernant l'état mécanique du véhicule, la ronde de sécurité, le transport de marchandises dangereuses et les heures de conduite et de repos. Ils doivent régulièrement inspecter des véhicules au regard des différentes normes entourant le transport de personnes et des biens, notamment pour vérifier leur conformité et assurer le respect des règles applicables.

Puis ce qu'on me dit, c'est que, dans la pratique courante, c'était déjà le cas, tu sais, ils demandaient déjà à la voiture de se placer dans un endroit approprié, mais là on vient le mettre dans la loi, dans le code.

**M. Grandmont :** Oui. Ma question, ce n'était pas... ce n'était pas tout à fait ça, là. C'était de savoir, en fait, c'est... quels types de véhicules un contrôleur routier peut contrôler, finalement. Est-ce qu'il peut arrêter un véhicule de promenade, classe 5, un particulier? Il me semble que non, là. Mais juste peut-être nous dire quels types de véhicules peuvent être contrôlés par un contrôleur.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** On est en train de...

**M. Grandmont :** Oui. Merci.

**Mme Guilbault :** 519.67. Bon, «les contrôleurs routiers sont des agents de la paix compétents pour assurer la surveillance et le contrôle du transport routier des personnes et des biens en ce qui a trait à l'application des dispositions

du présent code à l'égard de tout véhicule lourd; tout véhicule routier ou ensemble de véhicules routiers conçus ou utilisés pour effectuer un transport ou un travail, rémunéré ou non, sans égard à sa masse; tout véhicule de promenade immatriculé comme tel lorsque l'intervention du contrôleur concerne la charge, la dimension, l'arrimage, l'état mécanique ou le transport de matières dangereuses mais à l'exception de toute autre disposition relative à la surveillance de la circulation de ces véhicules».

C'est ça. Le reste, ce n'est pas... C'est ça, c'est les types de véhicules.

**M. Grandmont :** Donc, je comprends... Donc, il ne peut pas... il ne peut pas arrêter... Il ne peut pas contrôler n'importe quel type de véhicule. Il y a un certain type de... notamment, là, les véhicules qui serviraient au transport de marchandises ou encore quand il y aurait... on soupçonnerait, finalement, qu'il peut y avoir des problèmes mécaniques ou d'arrimage si jamais il y a une remorque, des trucs comme ça.

Moi, quand j'avais rencontré les contrôleurs routiers, là, ce n'est pas une surprise, je l'avais dit plus tôt aussi, ils m'avaient... on m'avait communiqué le fait que, parfois, les contrôleurs routiers sont témoins de comportements dangereux, puis on pourrait imaginer, notamment, le 327, qu'on a évoqué tantôt, là, qui était une disposition intéressante qu'on a ajoutée, conduite dangereuse, mais les contrôleurs ne peuvent pas intervenir. Puis c'était une des choses qu'on nous soulignait, que, dans le fond, des fois, ils doivent, malheureusement, laisser passer des comportements parce qu'ils n'ont pas ce pouvoir d'intervenir là.

Je me demandais : Est-ce qu'il y a une autre disposition qui vient plus tard dans le texte du PL n° 48 ou un amendement éventuellement à venir, parce que j'imagine que Mme la ministre a été aussi... a rencontré les contrôleurs routiers, qui permettrait, finalement, de donner ce pouvoir, peut-être, exceptionnel aux contrôleurs routiers de pouvoir intervenir sur certains aspects, notamment le 327, la conduite dangereuse?

**Mme Guilbault :** Oui. Dans le même article tout à l'heure, le 519.67, le dernier ou l'avant-dernier paragraphe dit : «Lorsque des motifs d'urgence le justifient ou à la demande d'un corps de police, le contrôleur routier peut interdire l'accès de tout véhicule de promenade à un chemin public et doit en aviser dès que possible l'autorité compétente.»

**M. Grandmont :** C'est ça, effectivement. On me disait que, souvent, ils pouvaient... ils pouvaient garder... demander à un automobiliste, par exemple, qui aurait eu une conduite dangereuse de se mettre sur le côté puis d'attendre. Cela dit, ils ne peuvent pas, par exemple... Je pense qu'ils doivent appeler le poste de police. Donc, bref, il ne peut pas intervenir directement. Il doit appeler le service de police le plus près pour lui demander de venir, ce qui fait une tâche assez complexe et longue, finalement, plutôt que de leur donner la possibilité d'intervenir, alors qu'ils ont sensiblement les mêmes qualifications qu'un service de police standard.

Donc, je me demandais... En tout cas, ça semblait être un irritant important. J'imagine que Mme la ministre les a rencontrés puis a dû se faire sensibiliser à la même réalité, là, que j'essaie d'exprimer à travers ce que je rapporte ici. Est-ce qu'il y a un aménagement pour donner un peu plus de latitude aux contrôleurs routiers pour qu'ils puissent intervenir dans les cas comme celui-là, plutôt que de faire des appels, faire attendre la personne puis ne pas pouvoir intervenir, bref, faire venir un service de police?

**Mme Guilbault :** ...en train de vérifier la mécanique de ça, là.

**M. Grandmont :** Oui, oui, oui.

• (14 h 30) •

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** ...excès de vitesse ou... Quel genre de comportement, mettons?

**M. Grandmont :** Bien, par exemple, conduite dangereuse, si jamais...

**Mme Guilbault :** Oui, conduite dangereuse.

**M. Grandmont :** ...ou excès de vitesse, ou si la personne soupçonne, par exemple, qu'elle pourrait... Je ne me souviens plus des exemples, là. Il y a certains... certains motifs pour lesquels la personne... Bien, transport de matières dangereuses, le contrôleur routier pourrait intervenir. Ce qu'on me disait, c'est que, c'est ça, il y avait... il y avait le délai, le fait de devoir appeler les services de police. Il ne peut pas donner beaucoup d'informations : Je soupçonne la personne de transporter de la drogue ou je ne sais pas quoi, mais elle ne peut pas le dire parce qu'elle n'a pas ouvert le coffre encore non plus. La police va-tu venir, va-tu ne pas venir? Puis c'est arrivé souvent que... bien, c'est arrivé qu'effectivement... qu'après contrôle, quand la police vient... Mais c'est les délais qui sont longs aussi. C'est l'incapacité qu'on donne aux contrôleurs routiers de pouvoir intervenir puis agir plus rapidement, dans le fond.

**Mme Guilbault :** Non, mais, c'est ça, c'est qu'actuellement les rôles, c'est ceux qui sont... Tu sais, il y a un rôle qui est... qui est dévolu à CRQ puis il y a un rôle qui est dévolu aux policiers. Donc, changer ces rôles-là, c'est sûr que, là, ça fait appel à plus de consultations, puis tout ça. Il faudrait en discuter avec les policiers. Donc, ce n'est pas dans le cadre du présent projet de loi, mais je suis, effectivement, très sensible à les... à la réalité de... des contrôleurs routiers. Et, oui, je les ai rencontrés plus d'une fois. J'ai justement... Je leur ai justement parlé aujourd'hui même. Et ils ont un certain nombre d'enjeux, et on est au travail, très actifs pour y répondre.

**M. Grandmont :** Parfait. Excellent. Mais, oui, je comprends, là, que ça fait intervenir aussi, là, d'autres corps de métier, notamment les policiers, puis qu'il peut y avoir d'autres considérations qui débordent largement, là, du PL n° 48, là. Je me permettrais, là, de... En fait, c'est ça, c'était ça, leur demande, une conséquence de la recommandation n° 1. En tout cas, ils référaient, là, c'était... et ils disaient : «Il faut prévoir que tous les agents de la paix qui appliquent le CSR détiennent ce pouvoir. Pour les contrôleurs routiers, il faut ajouter cet article, 327 ou autres, dans leurs pouvoirs à l'article 519.67 pour qu'ils puissent intervenir sur les véhicules de promenade.»

Tu sais, je pense que... En tout cas, tant mieux si Mme la ministre se dit sensible à... aux demandes et aux recommandations, là, formulées par la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec. Mon souhait à travers tout ça, là, c'est simplement m'en faire le porte-voix pour être capable de s'assurer qu'on... encore une fois, on a plus de contrôles sur nos routes. Contrôleurs routiers, c'est quand même une quantité de personnes qui ont... qui sont habilitées à intervenir sur le territoire québécois. Leur donner un petit peu plus de pouvoirs, évidemment, en tenant compte de ce qui se passe avec les relations avec les autres, avec les agents de la paix, bien, ça nous donne plus de possibilités d'intervenir aussi. Donc, tant mieux si la ministre est... est consciente et sensibilisée déjà à cet enjeu-là. Je me permettrais simplement de le rappeler. Et évidemment je l'invite à continuer à discuter avec la fraternité pour être capable de répondre à leurs demandes, qui, à mon sens, sont très légitimes. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** ...Nelligan.

**M. Derraji :** Merci, M. le Président. Moi, c'est plus par rapport aux renseignements relatifs à l'application du présent... présent code. Est-ce qu'on a... il n'y a pas matière à préciser quels renseignements on veut que le contrôleur demande au lieu de le laisser vague? Ça se dit... ça se dit, par la suite : «...ainsi que la production de tout document s'y rapportant et en faire l'examen.»

**Mme Guilbault :** ...fait, on reprend le texte qui existe déjà actuellement, le texte actuel...

**M. Derraji :** Oui, oui, je comprends qu'on prend le texte, mais...

**Mme Guilbault :** ...qui a toujours été utilisé, puis ça n'a jamais posé de problème.

**M. Derraji :** Il n'y a pas de problème par rapport à des demandes de contrôleurs routiers par rapport aux documents, renseignements.

**Mme Guilbault :** Ça ne pose pas de problème d'application.

**M. Derraji :** Oui, mais est-ce qu'on peut savoir c'est quoi, les renseignements relatifs?

**Le Président (M. Jacques) :** Bonjour. Est-ce qu'il y a consentement?

**Des voix :** Consentement.

**Le Président (M. Jacques) :** Consentement.

**Mme Plourde (Annie) :** Oui. Bonjour. Annie Plourde, avocate à la Direction des affaires juridiques et du contentieux de la SAAQ.

Ça peut être des renseignements divers. Par exemple, un contrôleur routier, il y a diverses obligations dans le Code de la sécurité routière qu'il doit vérifier, par exemple les heures de conduite, la vérification mécanique. Donc, le conducteur est tenu à produire différents renseignements, par exemple le rapport de ronde de sécurité. Si on est dans les heures de conduite, il peut y avoir des documents justificatifs. Donc, c'est... ça peut être quand même assez large. Puis l'industrie est habituée de ce type de renseignements à fournir.

**M. Derraji :** Donc, quand on lit ça, «l'application du présent code», ça veut dire qu'on sait de quoi s'agit-il, les renseignements, que ce soit pour le contrôleur que pour le chauffeur en question.

**Mme Plourde (Annie) :** Exact. Exactement.

**M. Derraji :** OK. OK. Merci beaucoup.

**Mme Plourde (Annie) :** Ça fait plaisir.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci.

**M. Derraji :** L'autre question que j'ai : Pourquoi 15 kilomètres?

**Le Président (M. Jacques) :** Mme Plourde.

**Mme Plourde (Annie) :** Je vais vous répondre.

**M. Derraji :** Bien, merci.

**Mme Plourde (Annie) :** Je me suis levée trop vite.

**M. Derraji :** Oh! non, non, ce n'est pas grave. J'aurais dû vous poser une deuxième sous-question, mais...

**Mme Plourde (Annie) :** Il n'y a pas de souci. Dans le fond, la norme du 15 kilomètres existe déjà dans le code, particulièrement pour les véhicules hors normes. Donc, on reprend une pratique actuelle pour... dans un esprit plus large. Dans le fond, les véhicules hors normes, quand ils veulent faire la vérification — donc, c'est à 464 du Code de la sécurité routière — il y a la règle du 15 kilomètres. Donc là, ici, on l'inscrit dans un contexte plus large de pouvoirs pour qu'ils puissent déplacer les véhicules pour faire leur travail sur d'autres aspects du code.

**M. Derraji :** OK. Vous travaillez à la SAAQ. Vous êtes responsable. Vous avez déjà vu des déplacements de 15 kilomètres de hors normes?

**Mme Plourde (Annie) :** Personnellement, je n'ai pas vu ça. Je ne suis pas contrôleur routier.

**M. Derraji :** Non, je sais, mais là on est en train de légiférer, donc...

**Mme Plourde (Annie) :** Oui. Non, mais le hors normes, ça existe déjà actuellement à 464. Ici, quand... ce qu'on retrouve actuellement à 519.70, c'est dans les... dans l'exercice de plus larges pouvoirs, par exemple... comme quand on contrôle, par exemple, une... Quand on fait une inspection en bordure de route, ça peut prendre plusieurs minutes. Je ne pourrais pas vous dire en termes de minutes, mais on nous dit que ça peut prendre 30, 40, 45 minutes. Donc, pour la sécurité du conducteur, la sécurité du contrôleur, on déplace le véhicule dans un endroit sécuritaire.

**M. Derraji :** Le déplacer dans un endroit sécuritaire, pas forcément un endroit pour faire l'inspection mais un endroit juste sécuritaire pour...

**Mme Plourde (Annie) :** Faire l'inspection...

**M. Derraji :** ...que le contrôleur puisse faire l'inspection.

**Mme Plourde (Annie) :** Exact.

**M. Derraji :** Mais il ne peut pas exiger plus que 15 kilomètres de déplacement.

**Mme Plourde (Annie) :** Exactement.

**M. Derraji :** OK. Est-ce que ça, c'est une demande des contrôleurs ou... Ça vient d'où, cette demande de 15 kilomètres?

**Mme Plourde (Annie) :** En fait, c'est une pratique qu'ils ont actuellement avec la collaboration de l'industrie, puis là ils ont simplement voulu légiférer ou encadrer cette pratique-là dans le Code de la sécurité routière.

**M. Derraji :** L'ajouter, donc, parce que ça n'existe pas.

**Mme Plourde (Annie) :** Ça existe sur le plan administratif. C'est des demandes qu'ils font. Là, on vient simplement le mettre, le légaliser dans le Code de la sécurité routière.

**M. Derraji :** Oui. Et est-ce que le déplacement, il est systématique ou si l'endroit... Genre, bon, je... On les voit tous quand on... parfois sur les autoroutes. Dans quelles circonstances le déplacement est nécessaire? Est-ce qu'il y a des endroits plus précis, ou c'est arbitraire, ou bien à la lecture ou à la bonne volonté du contrôleur?

**Mme Plourde (Annie) :** C'est... Un instant, s'il vous plaît.

**M. Derraji :** Prenez votre temps.

**Mme Plourde (Annie) :** Dans le fond... Excusez-moi. Répétez donc votre question, s'il vous plaît. J'ai été déconcentrée.

**M. Derraji :** Oui. On n'a pas de... On est là. On a... on a le temps. Qui prend la décision de dire : Maintenant, je dois déplacer pour 15 kilomètres? Est-ce que c'est systématique, le déplacement, ou bien il peut le faire sur place?

**Mme Plourde (Annie) :** C'est le contrôleur routier qui le juge, selon la configuration où est-ce qu'il intercepte l'individu.

**M. Derraji :** Pour le déplacer.

**Mme Plourde (Annie) :** Pour le déplacer. Puis c'est selon aussi le... ce qu'il a à faire comme inspection.

**M. Derraji :** Genre, type d'inspection, donc, si ça nécessite un garage, par exemple.

**Mme Plourde (Annie) :** Non. C'est simplement que... Je vous donne un exemple. Quand ils effectuent la ronde de sécurité, ils doivent se déplacer au pourtour du véhicule, donc, ils doivent vérifier certains éléments mécaniques sur le véhicule, donc, ce qui fait en sorte que, des fois, bien, seulement sur l'accotement, ils n'ont pas assez d'espace. Donc, c'est ce qui peut constituer un danger pour eux et aussi pour le conducteur, qui peut l'accompagner à certains moments.

**M. Derraji :** OK. Est-ce qu'on a une idée sur les déplacements ou c'est... Les contrôleurs qui ont déjà déplacé des... ils étaient obligés de déplacer.

**Mme Plourde (Annie) :** Je n'ai pas de volumétrie à vous partager.

**M. Derraji :** OK. OK. Mais, pour vous, c'était une... C'est une demande des contrôleurs.

**Mme Plourde (Annie) :** C'est une demande pour venir légaliser leur pratique.

**M. Derraji :** Qu'ils font déjà, mais ce n'est pas dans la loi.

**Mme Plourde (Annie) :** Exactement. C'est avec la collaboration.

**M. Derraji :** OK. Merci.

• (14 h 40) •

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** ...de poser une autre question, là, j'aimerais ça juste renchéris, juste pour être sûr. Est-ce que ça arrive, à l'occasion, que des conducteurs qui se font contrôler refusent de se déplacer? Puis, dans ce cas, alors là, bien, on vient leur donner la légitimité de le demander, donc, de l'exiger.

**Mme Plourde (Annie) :** Je n'ai pas eu personnellement connaissance d'une situation comme ça. Je ne pourrais pas vous répondre s'il y a eu, effectivement, des refus dans le passé, là. Je n'ai pas cette information-là. Le souhait est vraiment de légaliser la pratique.

**M. Grandmont :** OK. Oui, bien, je comprends, parce qu'effectivement, si on avait un refus... Je comprends l'enjeu de sécurité, évidemment, là.

**Mme Plourde (Annie) :** Exact.

**M. Grandmont :** Je peux imaginer quelqu'un qui tourne autour d'un camion qui est déjà très large, sur l'accotement, un pied dans la chaussée puis, l'autre bord, dans le ravin. Peut-être pas l'idéal, là. Donc... Bon, c'est correct. Mais, en tout cas, merci beaucoup pour les réponses.

Oui, c'est ça, toujours... Bien, ma question, en fait, va un peu dans le sens de la capacité de travailler pour les contrôleurs routiers dans un environnement qui est sain, puis je dirais même les agents de la paix aussi, alors qu'on sait que, bien, on vit dans une époque où les gens sont... sont de plus en plus enclins à... disons, à être... avoir des comportements verbaux excessifs, je vais le dire comme ça. Quand j'avais rencontré les contrôleurs routiers, ils me faisaient... ils me faisaient remarquer que... Puis ça m'a étonné, d'ailleurs, qu'il n'y avait aucune disposition dans le Code de la sécurité routière qui interdit ou qui... bien, qui interdit et qui vient sanctionner... pas sanctionner, mais qui vient permettre la délivrance d'une amende, d'une contravention lorsque des gens insultent ces contrôleurs routiers là ou ces agents de la paix là.

Puis je me posais la question, parce qu'à Québec il semblerait que c'est... c'est connu, en fait, là, puis c'est, effectivement, une proposition d'amendement qu'ils nous... qu'ils nous proposaient, là, qui était une copie du règlement de la ville de Québec. Bien, dans le fond, les contrôleurs routiers me faisaient remarquer qu'il y aurait besoin de créer un article pour donner la capacité aux agents de la paix d'émettre un constat d'infraction quand une personne insulte, injurie ces derniers. Plusieurs municipalités ont, dans leurs règlements, un article qui sanctionne ces comportements disgracieux, mais cela n'existe pas au niveau provincial. Bien que l'entrave existe au Code de la sécurité routière, il ne peut être utilisé dans des cas où la personne se conforme à tous les autres points du Code de la sécurité routière, mais en insultant l'agent de la paix. Donc, c'est comme une espèce de facteur aggravant, d'où peut-être, là, la... les fourchettes d'amendes, peut-être. Je ne sais pas. On saura me répondre, là. Mais il n'est pas possible de... d'émettre un constat

d'infraction pour des insultes verbales, alors que je me dis que, déjà, ces gens-là font un travail qui est quand même assez... assez stressant de manière générale. Est-ce qu'on peut leur donner la chance de pratiquer leur travail dans un environnement qui est juste plus sain d'un point de vue psychologique? Donc, c'est pour ça, là, qu'ils recommandaient, là, de faire une copie du règlement de la... de la ville de Québec là-dessus.

Ça fait que je voulais peut-être entendre Mme la ministre là-dessus. Je me permets d'aborder ce sujet-là parce qu'on parle des contrôleurs routiers. Si jamais il y a de l'ouverture, là, on a une proposition d'amendement aussi, là, qui pourrait être, éventuellement, négocié avec Mme la ministre, là.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** Mais la question est intéressante. On est en train de vérifier, mettons, l'équivalent pour les policiers, là, c'est dans quelle loi. C'est-tu dans les règlements? On vérifie. Parce qu'a priori, tu sais, on... ça ne relève pas de la sécurité routière comme telle. Donc là, est-ce que c'est la bonne place pour mettre ça? Mais la question est intéressante, ça fait qu'on est en train de vérifier.

**M. Grandmont :** Non, mais, effectivement, ça se peut que ce ne soit pas dans le Code de la...

**Mme Guilbault :** Je ne sais pas si le collègue avait d'autres sujets, en attendant qu'on cherche, ou...

**M. Grandmont :** Bien, je veux juste... juste compléter, là, peut-être rebondir sur ce que Mme la ministre dit. Effectivement, ça n'apparaît pas dans le Code de la sécurité routière, puis c'est justement pour ça qu'on veut faire un ajout. Comme je le disais, là, c'est dans le règlement, en tout cas, pour ce qui est de la ville de Québec. Je n'ai malheureusement pas d'autre exemple à donner, là, mais, pour ce qui est de la ville de Québec, ce qui est dit dans... pardon, dans la réglementation de la ville, c'est : «Il est interdit d'injurier, d'insulter un agent de la paix ou un fonctionnaire dans l'exercice de ses fonctions ou de tenir à son endroit des propos blessants, diffamatoires, blasphématoires ou grossiers, ou encore d'encourager ou d'inciter une personne à l'injurier ou à tenir à son endroit de tels propos.»

Après ça, bon, je n'ai pas le détail, là, des montants d'amende qui sont associés à... au respect de cette réglementation-là de la ville de Québec, mais, en tout cas, moi, il me semble que c'est quelque chose qu'on pourrait regarder éventuellement.

Puis, comme je le dis, là, on traite d'un enjeu... d'un article qui est sur un autre sujet. Si Mme la ministre veut faire des vérifications, puis qu'on continue sur le 65, puis continuer à avancer pendant qu'il y a des vérifications qui se fassent, bien, on pourra en reparler un peu plus tard, là, en autant qu'on soit tous d'accord. On pourrait y revenir, tout simplement, là.

**Mme Guilbault :** Bien oui, j'accepterais la suggestion de suspendre, le temps de laisser à mes collègues de vérifier comme il faut.

**M. Grandmont :** En fait, M. le...

**Le Président (M. Jacques) :** Bien, avez-vous d'autres... Je comprenais que vous aviez peut-être d'autres sujets sur l'article 65.

**M. Grandmont :** Non, c'est ça, c'est ce que j'allais dire. C'est qu'on pourrait fermer 65 si... Moi, je n'ai plus... je n'ai rien d'autre à ajouter par rapport à ça, mais on peut se garder...

**Le Président (M. Jacques) :** Lui permettre d'en reparler.

**Mme Guilbault :** Ah oui! OK. Oui, oui, puis en reparler plus tard.

**M. Grandmont :** On peut se garder la porte ouverte pour y revenir. C'est ça, exactement.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Merci.

**Mme Guilbault :** Parfait.

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, est-ce que l'article 65 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 66.

**Mme Guilbault :** Article 66 : L'article 519.77 de ce code est modifié par le remplacement de «deuxième alinéa de l'article 519.70» par «quatrième alinéa de l'article 519.70».

En commentaire : L'article 66 du projet de loi apporte un ajustement à l'article 519.77 du Code de la sécurité routière, qui concerne l'amende dont est passible une personne qui ne se conforme pas à une demande d'un contrôleur routier, afin de considérer les ajustements apportés à l'article 519.70 par ce projet, puisque le deuxième alinéa devient le quatrième.

**Le Président (M. Jacques) :** ...des interventions à l'article 66?

**Mme Guilbault :** C'est de la concordance, tout simplement.

**Le Président (M. Jacques) :** S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 66 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 67.

**Mme Guilbault :** Article 67 : L'article 619 de ce code, modifié par l'article 29 du chapitre 18 des lois de 2018, est de nouveau modifié par l'insertion, après le paragraphe 6.3°, des suivants :

«6.3.1° prévoir dans quels cas et à quelles conditions un candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit avoir suivi avec succès une formation pour la conduite d'un véhicule pour la classe de permis demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis;

«6.3.2° déterminer la formation à suivre par le candidat à l'obtention d'un permis de conduire de la classe demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis, les parties théoriques et pratiques qu'elle doit comporter, le moment où l'obligation d'avoir suivi avec succès l'une ou l'autre de ces parties est requise ainsi que les cas où un candidat est exempté de suivre la formation;

«6.3.3° fixer le délai maximal à l'intérieur duquel un candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit avoir satisfait aux exigences d'obtention de la classe de permis demandée ou à celles requises pour l'inscription d'une mention à son permis;

«6.3.4° prévoir les cas et les conditions d'accès à la conduite applicables au candidat à l'obtention d'un permis de conduire qui, à l'intérieur du délai maximal prescrit, n'a pas satisfait aux exigences d'obtention de la classe de permis demandée ou à celles requises pour l'inscription d'une mention à son permis;».

En commentaire : L'article 67 du projet de loi modifie l'article 619 du Code de la sécurité routière afin d'habiliter le gouvernement à prévoir par règlement qu'une personne qui demande un permis de conduire ou l'inscription d'une mention à son permis doit avoir suivi la formation prévue et à déterminer la formation qui doit être suivie... juste un instant, la... OK, oui, c'est ça, et à déterminer la formation qui doit être suivie et les cas où une personne peut en être exemptée.

Il vise également à habiliter le gouvernement à fixer un délai maximum pour satisfaire aux exigences d'obtention d'une classe de permis ou d'inscription d'une mention à son permis et à prévoir les exigences d'accès à la conduite en cas de défaut d'avoir obtenu la classe ou la mention dans le délai prescrit.

**Le Président (M. Jacques) :** ...Mme la ministre. Est-ce que... Interventions sur l'article 67? Monsieur... M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Oui. C'est écrit dans la section commentaire : «Le gouvernement prévoit par règlement qu'une personne qui demande un permis de conduire ou l'inscription d'une mention à son permis doit avoir suivi la formation prévue et à déterminer la formation qui doit être suivie.» Pourquoi c'est compliqué de ne pas la mettre dans le texte? Parce que c'est quand même pas mal détaillé, avec quatre points.

**Mme Guilbault :** Je ne suis pas sûre... je ne suis pas sûre de comprendre, là. Parce qu'on va le déterminer par... On l'avait déjà abordé à un autre article puis on disait, entre autres : On veut inclure la formation pour la classe 1.

**M. Derraji :** C'est ça, dans le règlement. Ça va être dans le règlement.

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, ça va être dans le règlement. C'était quoi, l'autre article où on parlait de ça?

**M. Derraji :** Oui, mais là, dans l'article... Mais, dans...

**Mme Guilbault :** 40, c'est ça. Ça va avec l'article 40.

**M. Derraji :** Oui, mais... 40. Désolé. C'est juste... Je veux juste bien... Hein?

**Des voix :** ...

**M. Derraji :** ...me réfère à l'article 40, c'est ça?

• (14 h 50) •

**Mme Guilbault :** ...à l'article 40, on disait : Le gouvernement peut, par règlement... c'est-à-dire, «le candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit, dans les cas et aux conditions prévus par règlement, avoir suivi avec succès

le programme de formation». Donc là, ensuite, on va faire par règlement le... les conditions, puis le contenu, dans le fond...

**M. Derraji** : OK. Les montants... les montants...

**Mme Guilbault** : ...puis à la fois le type de formation, tu sais, tout ce qui est prévu par règlement dans 66.1, dans le fond.

**M. Derraji** : Oui. Donc, le règlement va fixer les montants maximal et minimal de la formation. Mais, le montant max, je pense qu'on l'a déjà voté dans un autre article. Il est déjà... il est déjà...

**Mme Guilbault** : Oui, c'est ça, bien, c'est l'article 40, le montant de 1 076 \$.

**M. Derraji** : Oui, 1 076 \$, oui.

**Mme Guilbault** : C'était à l'article 40. Bien, ce n'était pas dans l'article, mais on en avait parlé à cet article-là.

**M. Derraji** : Mais c'est ça, la question : Pourquoi un règlement, sachant que tout est dans le projet de loi? 1 067 \$, c'est dans le projet de loi. Les conditions sont dans l'article 67. Je ne vois pas l'utilité du règlement, à moins si c'est un autre règlement.

**Mme Guilbault** : Non, mais c'est parce que ça va donner la latitude, tu sais. Mettons, on dit : «Fixer le délai maximal à l'intérieur duquel un candidat à l'obtention [...] doit avoir satisfait aux exigences d'obtention», mais on ne dit pas c'est quoi, le délai. Puis, tu sais, il peut évoluer dans le temps selon la... le type de formation, selon le type de permis, on peut imaginer, là, parce qu'il y a différentes classes de permis. Donc, on vient, dans le fond, indiquer à quelle réponse ou, tu sais, à quel... à quel élément va, entre autres, répondre le règlement dans 6.3.1°, 6.3.2°, tu sais, déterminer le type de formation, s'assurer qu'il y a une partie théorique et pratique.

**Des voix** : ...

**Mme Guilbault** : Non, mais c'est ça. Ça fait que, donc, on prévoit... on vient ajouter ces choses-là à l'article 619 qui est déjà là. Et donc c'est ça. Peut-être, je ne comprends pas la question, en fait, parce qu'on... Il faut prévoir un règlement qui va contenir des informations plus précises sur les quatre éléments qui sont là, dans le fond.

**M. Derraji** : ...ajouter à celui du 40, avec le montant maximal et minimal. C'est le... Non? Ou bien c'est deux règlements séparés?

**Mme Guilbault** : ...montant, il est-tu... il est-tu dans le... il est-tu à 67? Non, c'est juste la formation, oui.

**M. Derraji** : Non, il n'y a pas de montant dans le 67. Je n'ai pas vu.

**Mme Guilbault** : C'est dans le Règlement sur les permis. Ah oui! C'est ça. C'est celui-là qu'on a regardé hier. OK.

**M. Derraji** : Là où il y a les montants... le montant maximal.

**Mme Guilbault** : Oui.

**M. Derraji** : OK.

**Le Président (M. Jacques)** : M. le député de Nelligan.

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

**Le Président (M. Jacques)** : M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont** : Bien, en fait, je veux simplement savoir, en fait, pourquoi on tient à ce que finalement... À quel besoin ça va répondre, finalement, que de déterminer la façon d'avoir un permis de conduire... que ce soit déterminé en règlement? Un règlement, c'est plus... c'est plus flexible, c'est plus agile, je le comprends, je l'entends, mais est-ce qu'il y a une raison fondamentale pour laquelle on tient à ce que ça passe par le règlement plutôt que ce soit inscrit dans la loi? Je me pose un peu une question similaire à ce que mon collègue de Nelligan demande, là. Pourquoi... C'est quoi, l'intention derrière le faire passer dans un règlement plutôt que de l'inscrire dans la loi, alors que les choses... À moins que les... qu'on ait... qu'il y ait quelque chose qu'on n'ait pas compris, là. Est-ce que c'est appelé à évoluer? Est-ce qu'on veut se garder une flexibilité pour les prochaines années? Mais, si oui, sur quelle base on l'évalue? J'ai de la misère à comprendre la raison du pourquoi.

**Mme Guilbault :** ...pour la flexibilité, parce que, s'il faut toucher au Code de la sécurité routière à chaque fois que, par exemple, on veut dire qu'il faut avoir réussi la formation pratique en x mois, bien là, imaginez le taponnage, tu sais. Ça fait que...

**M. Grandmont :** ...compris, effectivement, qu'un règlement était plus flexible, mais à quel besoin de flexibilité on veut répondre?

**Mme Guilbault :** Bien, pour être... pour être flexible. En fait, je pense, la flexibilité est, en soi, un objectif autoportant.

**M. Grandmont :** D'accord. Ça dépend de la flexibilité, mais... Il y a un degré de flexibilité où il n'y a plus rien d'autoportant, mais... Mais ma question, fondamentalement, c'est : Est-ce qu'on s'attend à une évolution rapide des besoins en ce qui a trait... ou du contexte dans lequel on va délivrer des permis de conduire, par exemple, qui nécessite cette flexibilité-là?

**Mme Guilbault :** Non, mais prenons l'exemple... Parce que, dans le fond, le nouveau classe 1 obligatoire, on aurait pu le changer par règlement, le classe 1, non? Bien, ma... Si les collègues sont d'accord, ma collègue ici pourrait compléter.

**Le Président (M. Jacques) :** ...déjà consentement, là. Mme Plourde, vous pouvez...

**Mme Plourde (Annie) :** Oui. Bonjour. Donc, actuellement, le Code de la sécurité routière prévoit des classes particulières pour laquelle la formation est obligatoire.

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Messieurs dames... ou messieurs... messieurs seulement.

**M. Grandmont :** Merci. Si vous pouvez recommencer. Merci.

**Mme Plourde (Annie) :** Il n'y a pas de souci.

**Le Président (M. Jacques) :** Vous n'entendez plus les... Mme Plourde.

**Mme Plourde (Annie) :** Actuellement, le Code de la sécurité routière désigne des classes particulières pour lesquelles la formation est obligatoire. Le principe est révisé pour dire : Bien, la formation est obligatoire à l'égard de toutes les classes, puis c'est le règlement qui va venir déterminer dans quel type de classe la formation va être requise. Donc, pour ce faire, il y a des... il y a des révisions des pouvoirs réglementaires qui se sont faits pour donner, comme disait la ministre, des adaptations... Actuellement, dans le Règlement sur les permis, on indique quand un examen théorique est... est exigé ou un examen pratique. Donc, c'est tout dans cette dynamique-là. Dans le fond, ça va en concordance avec notre actuel Règlement sur les permis qu'on ajoute, finalement, le pouvoir de dire, dans le règlement, quelle formation va être obligatoire, à quel moment elle va être obligatoire. Là, pour l'instant, c'est dans un souci d'harmonisation.

On ne connaît pas l'avenir non plus. Là, on s'harmonise à la norme 16 du code canadien de sécurité. Donc, c'est pour ça que la formation de classe 1 est obligatoire. Elle l'est déjà pour les classes 5, donc, véhicules de promenade, et les classes 6, motos. Mais éventuellement il pourrait y avoir un besoin d'harmonisation, selon l'évolution nord-américaine.

**M. Grandmont :** Donc, on s'attend à ce que ça puisse bouger. Est-ce que... est-ce que, depuis... Selon votre expertise et vos connaissances, vos observations, est-ce que c'est un domaine, justement, dans lequel il y a eu une évolution dans les dernières années, puis on se rendait compte que finalement on manquait de cette flexibilité dont on semble avoir besoin?

**Mme Plourde (Annie) :** Je ne pourrai pas... Je ne peux pas prédire l'avenir.

**M. Grandmont :** Non, mais je vous demande de parler du passé, en fait.

**Mme Plourde (Annie) :** Du passé. Bien, c'est sûr que la norme 16, elle est arrivée rapidement, puis il y avait... Il fallait adhérer à cette norme-là, et donc ça nécessitait des modifications au Code de la sécurité routière. Donc, il a fallu apporter des aménagements dans le cadre du projet de loi. La situation pourrait se représenter éventuellement.

**M. Grandmont :** ...16, c'est émis par qui, ça?

**Mme Plourde (Annie) :** C'est la... Du code canadien de sécurité, qui est une norme un peu pancanadienne qui... avec le CCATM. Là, je ne pourrais pas vous dire l'acronyme.

**M. Grandmont :** ...harmonisé avec les États-Unis aussi, j'imagine, considérant les...

**Mme Plourde (Annie) :** C'est harmonisé principalement avec les... le Canada. C'est principalement ça. Mais il y a les... ces règles-là tendent aussi vers le nord-américain.

**M. Grandmont :** Oui, j'imagine. OK. Parfait. Ça répond à mes questions. C'est très clair. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Et, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 67 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, est-ce que vous souhaitez revenir à l'article 59?

**Mme Guilbault :** Non, non, pas... On n'est pas tout à fait prêts, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Donc, on... 67.1.

**Mme Guilbault :** Non. On va le suspendre aussi parce qu'il est lié à 59, là, ça fait que... Y avait-tu été transmis?

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Donc, 68.

**Mme Guilbault :** Parfait. 68.

**Le Président (M. Jacques) :** Et il y a un amendement.

**Mme Guilbault :** Article 68 : L'article 626 de ce code est modifié :

1° par la suppression du paragraphe 14° du premier alinéa;

2° par la suppression du troisième alinéa.

En commentaire : L'article 68 du projet de loi modifie l'article 626 du Code de la sécurité routière à des fins de concordance pour tenir compte de l'introduction de l'article 626.1 au CSR, proposé par l'article 69 du projet de loi.

**Le Président (M. Jacques) :** Parfait. Est-ce qu'il y a des interventions sur...

**Mme Guilbault :** ...ça qui va le retirer. Donc, l'amendement : Retirer l'article 68 du projet de loi.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci.

**Mme Guilbault :** Comme je m'étais engagée à le retirer.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a des interventions? Est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Donc, l'article 68 est retiré. Article 69.

• (15 heures) •

**Mme Guilbault :** J'ai un amendement aussi, j'imagine. Bon, alors, article 69, j'aurais un amendement aussi.

Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 626, du suivant :

«626.1. Une municipalité peut, par règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, par ordonnance, permettre la circulation des véhicules hors route ou de certains types de véhicules hors route sur la chaussée d'un chemin public dont l'entretien est à sa charge, sur une distance plus longue que celle prévue aux paragraphes 1° et 4° du deuxième alinéa de l'article 73 de la Loi sur les véhicules hors route, et à l'une ou l'autre des fins prévues à ces paragraphes.

«Dans l'exercice de ce pouvoir, la municipalité doit tenir compte des enjeux de sécurité. La circulation des véhicules hors route ainsi permise doit se limiter au trajet le plus direct pour se rendre d'un sentier de club d'utilisateurs de véhicules hors route ou à l'un des lieux visés au paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article 73 de cette loi. Ce règlement doit indiquer le début et la fin de ce chemin ou de cette partie de chemin, de même que sa longueur, et identifier le sentier de club d'utilisateurs de véhicules hors route ou le lieu qu'il permet de rejoindre.

«Avant d'édicter un règlement en vertu du premier alinéa, la municipalité doit tenir une assemblée publique sur le projet de règlement par l'intermédiaire du maire ou d'un autre membre du conseil désigné par le maire. Le conseil fixe la date, l'heure et le lieu de l'assemblée. Il peut déléguer tout ou partie de ce pouvoir au greffier ou au greffier-trésorier de la municipalité. Au plus tard le 15e jour qui précède la tenue de l'assemblée, le greffier ou le greffier-trésorier de la municipalité doit publier, selon la loi qui régit la municipalité, un avis public de la date, de l'heure, du lieu et de l'objet de l'assemblée.

«Tout règlement ou ordonnance édicté en vertu du premier alinéa doit, dans les 15 jours de son adoption, être transmis au ministre des Transports, accompagné d'un rapport de la municipalité établissant que la circulation des

véhicules hors route dans les conditions prescrites est sécuritaire. Le ministre détermine la forme et la teneur d'un tel rapport en publiant un gabarit sur le site Internet de son ministère.

«Le ministre peut désavouer en tout temps ce règlement ou cette ordonnance ou une partie de celui-ci ou de celle-ci. Dans ce cas, le règlement, l'ordonnance ou la partie de celui-ci ou de celle-ci qui est désavoué cesse d'avoir effet à compter de la date de publication d'un avis de désaveu à la *Gazette officielle du Québec* ou à toute date ultérieure déterminée dans cet avis. Le ministre avise dès que possible la municipalité de sa décision.»

En commentaire : L'article 69 du projet de loi introduit l'article 626.1 au Code de la sécurité routière afin d'y regrouper les conditions applicables à la décision d'une municipalité de permettre la circulation des véhicules hors route sur la chaussée d'un chemin public dont l'entretien est à sa charge, sur une distance de plus d'un kilomètre.

La circulation des véhicules hors route est ainsi permise... ainsi permise se limite aux fins prévues aux paragraphes 1° et 4° de l'article 73 de la Loi sur les véhicules hors route, soit, d'une part, permettre à un travailleur d'utiliser un véhicule hors route à la condition que cela soit nécessaire dans l'exécution du travail qu'il est en train d'effectuer, d'autre part, se rendre d'un sentier d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route à un autre sentier d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route ou à une station-service, à un établissement de restauration ou d'hébergement, à un bloc sanitaire ou à une aire de stationnement.

Pour permettre la circulation des véhicules hors route sur la chaussée, une municipalité devra tenir une assemblée publique permettant de recueillir les commentaires des citoyens avant d'édicter le règlement, transmettre le règlement édicté à la ministre des Transports et de la Mobilité durable dans les 15 jours de son adoption, transmettre avec ce règlement un rapport établissant que la circulation des véhicules hors route dans les conditions prescrites est sécuritaire.

La ministre détermine la forme et la teneur d'un tel rapport en publiant un gabarit sur le site Internet de son ministère. La ministre peut désavouer en tout temps un règlement, ou une partie de celui-ci, édicté suivant l'article 626.1 du CSR. Et l'amendement : Retirer l'article 69 du projet de loi.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Bon, bien, écoutez, M. le Président, je vais prendre quelques minutes, premièrement, pour remercier la ministre. J'avais un amendement dans ce sens. Bien, je suis très heureux aujourd'hui qu'on va reconnaître l'autonomie municipale. Ça a été pas mal, pas mal, pas mal expliqué, et je pense que le fait de le retirer, c'était la bonne chose. En fait, ça a été un casse-tête, pour nous, pour trouver quel sous-amendement faire pour faire respecter l'autonomie municipale. Donc, bravo! Je pense, c'est la chose... c'était... la seule chose à faire, c'est le retirer. C'était un long, long article, et je vous ai dit que nous avons essayé à plusieurs reprises de voir comment on peut faire reculer le gouvernement sur cet article. Bien, je félicite Mme la ministre d'avoir pris le temps de retirer cet article. Je pense que nos municipalités vont être extrêmement heureuses aujourd'hui et contentes. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Bien, j'ai un commentaire qui va sensiblement dans le même sens que mon collègue de Nelligan. Ça avait été nommé par plusieurs... par des intervenants qu'on a eus en auditions. Outre l'autonomie municipale, il y avait toute la question de la charge que ça représentait aussi. C'est un processus qui était très complexe à gérer pour les municipalités, qui en ont quand même déjà pas mal plein les baskets. Donc, je pense que c'était la chose à faire. Donc, très heureux que cette... les dispositions relatives aux véhicules hors route, bien, soient abrogées dans le projet de loi n° 48. Je pense que ça aurait amené une charge indue pour les municipalités, qui n'en avaient pas besoin, là.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, M. le député de Taschereau. Donc, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Donc, l'article 69 est retiré. Mme la ministre, l'article 70.

**Mme Guilbault :** Article 70 : L'article 633.1 de ce code est modifié par le remplacement, dans le quatrième alinéa, de «200 \$ ni supérieur à 3 000 \$» par «100 \$ ni supérieur à 3 000 \$. Dans le cas des projets pilotes relatifs aux véhicules autonomes, ce montant ne peut être inférieur à 200 \$ ni supérieur à 3 000 \$».

En commentaire : L'article 70 du projet de loi modifie l'article 633.1 du Code de la sécurité routière afin de réduire le montant minimal de l'amende pouvant être imposée en cas d'infraction à un projet pilote portant sur un objet autre que les véhicules autonomes.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 70? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Merci. Juste nous expliquer le contexte. Désolé. Juste pour qu'on puisse être à la... On n'était pas là avec vous lors de la rédaction du projet de loi, malheureusement, donc...

**Le Président (M. Jacques) :** M. Scott.

**Mme Guilbault :** ...

**M. Derraji :** Quoi?

**Mme Guilbault :** ...

**M. Derraji :** Ah!

**M. Scott (Jean-François) :** Rebonjour. Donc, l'objectif, c'est de diminuer l'amende minimale dans le cadre d'une infraction à un projet pilote mis en place en vertu du CSR, parce qu'actuellement ça crée certaines incongruités ou certains enjeux. Je vous donne un exemple. Un cycliste qui circule sur un trottoir va avoir une amende de 80 \$, tandis qu'un utilisateur d'une trottinette électrique va avoir une amende de 200 \$, parce que, pour l'instant, c'est seulement prévu dans le cadre d'un projet pilote. On ne veut pas nécessairement qu'il y ait une si grande disparité.

C'est correct d'avoir une amende un peu supérieure dans le cadre d'un projet pilote expérimental. Par contre, 200 \$ était visé, à la base, en 2018. Lorsque l'article a été modifié, c'était pour les projets pilotes, pour l'expérimentation de véhicules autonomes sur le chemin public. Donc, on ne voulait pas englober tout projet pilote puis avoir une amende aussi élevée, une amende minimale aussi élevée.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Et les... Quand vous dites «véhicules autonomes», quels types de véhicules autonomes? Ça pourrait être large. Est-ce qu'il y a une définition que vous utilisez?

**M. Scott (Jean-François) :** Oui, il y a une définition au CSR de «véhicule autonome». Il y a des niveaux d'automatisation. Donc, le terme «véhicule autonome» est défini au code. Il y a une règle également qui est prévue qu'on ne peut pas circuler avec un véhicule autonome, sauf dans certaines exceptions, dont le fait de le faire dans le cadre d'un projet pilote.

**M. Derraji :** OK. Quand vous dites que c'est défini dans le code, est-ce que... dans le cadre de la loi actuelle?

**M. Scott (Jean-François) :** Oui, c'est déjà prévu.

**M. Derraji :** Quel article?

**M. Scott (Jean-François) :** C'est à l'article 4, qui prévoit plusieurs définitions.

**M. Derraji :** Y compris des véhicules autonomes. Ça remonte à longtemps, le...

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Bon, c'est de la... c'est une question de vocabulaire, là, mais on aurait peut-être dû parler de véhicules automatisés, plus que de véhicules autonomes. Mais ce n'est pas grave. On ne fera pas un combat là-dessus, là, d'autant plus qu'on utilise le mot... des niveaux d'automatisation, là, par la suite.

J'aimerais quand même comprendre, M. Scott, quand... Donc là, on est en train de dire, finalement, que, dans... il y a des projets pilotes à l'intérieur desquels certains types de véhicules, notamment des véhicules autonomes, sont autorisés à circuler sur la route. Il peut y avoir des contraventions qui sont émises. Là, ce qu'on veut, c'est avoir une espèce de balance pour qu'on ait des contraventions, mais qu'elles ne soient pas trop... trop supérieures, finalement, par rapport aux amendes qui sont données aux véhicules qui sont nommément autorisés à circuler sur les routes. Mais donc elles sont supérieures, mais on ne veut pas que ce soit... il y ait une trop grande disparité. C'est ça? OK. Parfait.

Puis je vous pose une question un petit peu, là, philosophique, là, mais, quand on a un véhicule autonome qui contrevient à des articles du code de la sécurité de la route, si on est à un niveau d'automatisation... au niveau 5, par exemple... Je ne sais pas si ça circule actuellement au Québec, là, actuellement, des niveaux 5, là. Je ne sais pas si c'est permis. En fait, vous pourrez peut-être nous le dire aussi, là. Mais, dans ce cas-là, l'amende est remise au propriétaire, qui fait quoi avec ça? Qui peut poursuivre le fabricant? J'aimerais comprendre un peu le contexte dans lequel tout ça s'inscrit, parce que ça s'en vient, puis on risque d'avoir quand même des cas qui se produisent, puis j'aimerais savoir un peu où est-ce qu'on s'en va avec tout ça, là.

**M. Scott (Jean-François) :** ...mais c'était essentiellement avec des navettes autonomes.

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** Au Québec?

**M. Derraji :** Non, non, non, mais je dirais à l'extérieur.

**M. Scott (Jean-François) :** Mais, pour résumer, il y a eu des projets pilotes, donc, qui ont permis la circulation de certaines navettes autonomes dans certains quartiers, mais il y a plusieurs enjeux qui sont ressortis de ça. Donc, pour l'instant, ces projets pilotes là, à moins que je fasse erreur, ne sont plus en vigueur. Donc, la règle étant au code, on ne peut pas circuler avec un véhicule autonome. Donc, ça peut être le cas dans... s'il y a un projet pilote à cet effet. Donc, la possibilité est là, mais, pour l'instant, tout ce qu'il y a eu comme essai, c'est vraiment des navettes autonomes dans des circuits très restreints.

• (15 h 10) •

**M. Grandmont :** Donc, pour l'instant, au Québec, il n'y a pas de projet pilote pour des véhicules... Donc, le niveau d'automatisation qu'on a, qui est permis actuellement sur les routes est à combien? C'est à 3 ou à 4?

**M. Scott (Jean-François) :** Je ne pourrais pas vous dire exactement, mais je pourrais avoir l'information rapidement.

**M. Grandmont :** Ça pourrait être intéressant. C'est pour savoir... Comme je le disais tantôt, là, c'est pour savoir un peu qu'est-ce qui s'en vient en termes d'automatisation puis comment on va gérer les constats d'infraction qui seraient remis à des conducteurs de véhicules autonomes qui auraient l'autonomie, finalement, là, de niveau 5, là, étant l'autonomie la plus grande, puis on n'a plus besoin de rien faire, même, à la limite. Je pense qu'on peut... À niveau 5, je pense qu'on peut même laisser aller, puis, c'est ça, il n'y a même pas besoin d'avoir un conducteur proche, là.

**M. Scott (Jean-François) :** Bien, dans le cadre du projet pilote qui a eu lieu, il y avait un opérateur quand même dans la navette. Donc, ce n'était pas une autonomie entière.

**Des voix : ...**

**M. Scott (Jean-François) :** Est-ce qu'on est en attente d'une question? Pardon?

**M. Grandmont :** Non, bien, je me demandais si... Vous aviez l'air de chercher une réponse. On vous donnait... On vous a donné un...

**M. Scott (Jean-François) :** Ah oui! C'est parce qu'on m'a donné une information, mais c'est plus en lien... Par exemple, si une personne circule avec un véhicule autonome en ce moment sur le chemin public, il s'expose à une amende. Donc, la personne qui circule avec un véhicule, comme vous dites, de niveau 3 ou... il y a une amende de 1 000 \$ à 3 000 \$ qui est prévue, l'idée étant que la permission de circuler est associée à un projet pilote qui va venir prévoir certaines règles particulières.

**M. Grandmont :** Actuellement au Québec, qu'est-ce qui est permis sur les routes? C'est du 3, du... Il n'y a évidemment pas de 5, là. Est-ce qu'il y a du 3 ou du 4 qui sont actuellement permis au Québec?

**M. Scott (Jean-François) :** Je ne pourrais pas vous dire.

**M. Grandmont :** OK. Je ne pas si c'est possible de trouver l'information, parce que je me demande si... On en voit, des vidéos, quand même, sur les médias sociaux, là, à l'occasion, où... Peut-être attendre que monsieur écoute, là.

**M. Scott (Jean-François) :** Si vous permettez, je céderais peut-être ma place à Mme Vézina pour ce point-là.

**M. Grandmont :** Oui, avec plaisir. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Mme Vézina. Pas besoin de vous nommer. Allez-y.

**Mme Vézina (Lyne) :** Non? C'est bon? Alors, effectivement, lorsque les véhicules autonomes ont été encadrés dans le Code de la sécurité routière, on a défini qu'est-ce qu'était un véhicule autonome — donc, c'est un véhicule d'automatisation 3, 4 ou 5, selon la norme SAE — et par la suite on a mis une interdiction de circuler pour ces véhicules-là à l'article 492.8, pour les niveaux 3, 4, 5, sauf pour les niveaux 3 qui sont autorisés de vente au Canada par Transports Canada, parce que c'est Transports Canada qui encadre la vente des véhicules au Canada, donc, à l'ensemble. Et, si quelqu'un ne répond pas aux conditions, c'est à ce moment-là qu'on a l'amende qui est... qui a été énoncée par mon collègue tout à l'heure, donc, l'amende à l'article... qui est prévue à l'article 512, qui est de 1 000 \$ à 3 000 \$.

Donc, tout ce qui n'est pas autorisé de facto doit faire l'objet d'un projet pilote, donc, il doit être encadré dans un projet pilote. Et ce que mon collègue mentionnait, c'est qu'à l'heure actuelle on a eu des projets pilotes, mais qui ont visé davantage des minibus automatisés. Donc, on en a eu trois... deux ou trois, là, au Québec jusqu'à présent.

Maintenant, si quelqu'un... C'est sûr que ça devra être appelé à évoluer avec le temps puisqu'éventuellement on va y arriver, mais je pense que les constats actuels, c'est qu'on n'est pas prêts à laisser des véhicules autonomes, au moment où on se parle, libres de circulation au Québec.

**M. Grandmont :** Donc, actuellement, les niveaux 4 et 5 d'automatisation ne sont pas autorisés de vente au Québec.

**Mme Vézina (Lyne) :** Tout à fait.

**M. Grandmont :** Donc, il n'est pas supposé en circuler. Il n'est pas supposé... Oui, c'est ça, on n'est pas supposés en voir sur les routes. Parfait.

Les niveaux 3, donc, sont autorisés à être vendus ici, au Québec. Est-ce que vous pouvez nous dire ce que ça... ce que ça implique, un niveau d'automatisation niveau 3, pour qu'on comprenne bien, là?

**Mme Vézina (Lyne) :** Je n'ai pas la charte. C'est vraiment encadré, là, par la norme SAE, puis qui a été révisée récemment. Malheureusement, je ne l'ai pas sous les yeux, là. Je pourrais... On pourrait vous la trouver.

**M. Grandmont :** OK. Parce que ce que j'essaie de savoir, c'est... Il me semble, en tout cas, puis j'y vais vraiment de mémoire, là, parce que ça fait longtemps, là, mais il me semble que le niveau 3, c'est quelque chose comme : On peut laisser le... on peut enlever les mains du volant, mais il faut toujours rester proche. Bien là, qu'est-ce qui arriverait si on constatait que quelqu'un, finalement, est en train de lire le journal au volant de son véhicule? Est-ce que, là, il y a un constat d'infraction, puis là c'est effectivement ça qui s'applique ou... tu sais, 327, parce que c'est considéré comme de la conduite dangereuse? Bref, il y a comme cette première question là que j'aimerais qu'on puisse éclaircir, d'une part.

Puis, d'autre part, bien, c'est : Est-ce qu'il y a déjà une réflexion sur la suite des choses? À partir du moment où on va tomber dans le 5, où, là, c'est l'autonomie totale, si jamais il y a une infraction qui est commise, bien, qu'est-ce qu'on... à qui on donne le ticket, dans le fond? J'imagine que c'est le propriétaire, mais là lui, le propriétaire, il a acheté un véhicule dans lequel le logiciel est... puis tous les équipements, le radar, la... sont supposés lui garantir, dans le fond, par contrat que, dans le fond, son véhicule est supposé conduire sans commettre d'infraction au Code de la sécurité routière. Ça fait que ça va être quoi, le contexte dans lequel on va évoluer? Peut-être que c'est trop prospectif comme question, mais, à tout le moins, j'aimerais savoir s'il y a déjà des réflexions là-dessus qui sont menées à quelque part au Québec là-dessus.

**Mme Vézina (Lyne) :** La question que vous posez, elle est très bonne. Ça fait partie, effectivement, des questions qu'on est en train d'étudier. Donc, ce que vous amenez par rapport à la responsabilité à l'égard d'un conducteur qui aurait laissé son véhicule rouler par lui-même, ce sont toutes des très bonnes questions, parce que, jusqu'à présent, c'est la personne qui est assise derrière le volant qui est réputée être responsable, là, de l'infraction. Mais malheureusement je n'ai pas de réponse que... Puisque vous dites, bon : C'est un peu... On est dans la prospection beaucoup dans ce domaine-là. Alors, c'est sûr qu'il va falloir faire évoluer, dans les prochains mois, voire prochaines années, le Code de la sécurité routière pour aller dans ce sens-là et répondre à ces questions-là de façon plus précise.

**M. Grandmont :** Ça fait qu'on a un beau chantier devant nous.

**Mme Vézina (Lyne) :** Tout à fait.

**M. Grandmont :** Je voulais sensibiliser Mme la ministre et les personnes qui suivront à cette réalité-là. Il va falloir se poser la question : Comment se comporteront nos véhicules sur les routes quand ils seront à un niveau d'automatisation de niveau 5? Quels choix ils feront sur la route aussi entre foncer dans un arbre, foncer dans un cycliste? Je ne le sais pas. Tu sais, il y a plein de questions, là, le test du tramway, par exemple, là, qu'on se... qui est un test qui revient souvent. Bref, tout ça pour dire que c'est un... En tout cas, je suis content de voir qu'il y a une préoccupation, mais, en même temps, je m'interroge sur le fait qu'on n'ait peut-être pas commencé, effectivement, là, les démarches pour réfléchir à ça. Bien, en tout cas, au moins, je voulais le souligner.

Puis, pour l'autre question que je vous posais, c'est : Niveau d'automatisation 3, parce que c'est permis de vente au Québec, qu'est-ce qui se passe si quelqu'un... qu'est-ce qu'on... qu'est-ce qui se passe, en fait, si quelqu'un est pris en flagrant délit de laisser sa voiture conduire toute seule? Est-ce qu'il a un ticket? Puis, si oui, sous quel article il peut recevoir son ticket?

**Mme Vézina (Lyne) :** À l'heure actuelle, dans tous les cas, le conducteur se doit de demeurer attentif à la route. Il ne peut pas se... reposer... Le déplacement ne peut pas reposer uniquement sur le véhicule. Il doit être en tout temps capable de reprendre le contrôle du véhicule. Et c'est comme ça que c'est vendu à l'heure actuelle, là, ces véhicules-là. On met des belles notifications en bas de... avec une petite étoile, et dire : Vous devez toujours garder les yeux sur la route.

Donc, conséquemment, je pense qu'on peut présumer qu'à l'heure actuelle la responsabilité, elle demeure. Même pour ces véhicules-là visés de catégorie 3, la responsabilité revient encore au conducteur au moment où on se parle. Mais évidemment ça va évoluer avec le temps, là.

**M. Grandmont :** Puis ça, est-ce qu'on rentrerait dans conduite dangereuse ou ce serait touché par l'article 70? J'imagine que non, parce que, là, on parle plus de projets pilotes, hein? Donc, ce serait plus 327 ou un autre article approprié, selon le bon jugement du contrôleur ou de l'agent de la paix, là.

**Mme Vézina (Lyne) :** Dépendamment de l'infraction constatée à ce moment-là.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Parce que... Encore une fois, je me permettais de le souligner, parce que c'est assez facile de trouver des vidéos de gens qui laissent leurs véhicules conduire, puis ils se filment en train de... pour nous permettre de constater que leurs véhicules avancent tout seuls, sans aide, là. Mais effectivement c'est un comportement qui m'apparaît très, très, très dangereux, puis j'ai l'impression qu'on va... en s'en allant de plus en plus vers les systèmes des véhicules automatisés de classe 5, on risque d'avoir de plus en plus de gens qui risquent d'avoir de ce genre de comportement là.

Donc, c'était aussi une façon pour moi de le souligner puis d'envoyer le message aussi que, bien, restons vigilants là-dessus, parce que ça s'en vient, vitesse grand V, peut-être pas aussi grand V que certains le prédisaient, mais, en tout cas, ça s'en vient quand même, et il faut quand même avoir une réflexion avant que ça débarque trop chez nous aussi. Merci. C'était très clair.

• (15 h 20) •

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 70? Donc, est-ce que l'article 70 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 71.

**Mme Guilbault :** Article 71 : L'article 660 de ce code est abrogé.

En commentaire : L'article 71 du projet de loi abroge l'article 660 du Code de la sécurité routière, considérant l'abrogation de l'article 62 du code par ce projet de loi et du fait que l'objet de l'article est maintenant accompli.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 71? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 71 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 72.

**Mme Guilbault :** Article 72, Loi sur les véhicules hors route :

72. La loi sur les véhicules hors route est modifiée par l'insertion, après l'article 69, du suivant :

«69.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut donner à un club d'utilisateurs de véhicules hors route l'autorisation d'aménager et d'exploiter un sentier, pour la période et aux conditions qu'elle détermine, sur une partie de ce chemin située hors de la chaussée, de l'accotement et du fossé.

«Cette autorisation a pour effet de permettre au club d'utilisateurs de percevoir le paiement des droits d'accès à ce sentier conformément à la présente loi.»

En commentaire : L'article 72 du projet de loi introduit l'article 69.1 à la Loi sur les véhicules hors route afin de prévoir les conditions dans lesquelles la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut autoriser un club d'utilisateurs de véhicules hors route à aménager et à exploiter un sentier sur une partie d'un chemin public situé hors de la chaussée, de l'accotement et du fossé.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 72? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Donc là, on vient donner aux municipalités la possibilité d'aménager et d'exploiter un sentier pour la période et aux conditions qu'elles déterminent, un chemin, donc, pour l'utilisation des véhicules hors route. C'est bien ça? Donc, la ministre a la possibilité de donner... Le ministre qui a l'autorité sur une terre publique peut donner à un club d'utilisateurs de véhicules hors route cette autorisation-là, puis on vient ajouter, dans le fond, une autre disposition selon laquelle les municipalités se voient octroyer le même droit. C'est ça?

**Mme Guilbault :** Peuvent... Bien, c'est-à-dire, le... peuvent... Le club peut percevoir le paiement des droits d'accès ou peut-être... Non? J'ai mal compris la question?

**M. Grandmont :** Bien, dans le fond, là, on vient de donner... «La personne responsable de l'entretien d'un chemin public — donc, ça peut être une municipalité — peut donner à un club d'utilisateurs de véhicules hors route l'autorisation d'aménager et d'exploiter un sentier» pour les véhicules hors route. Donc là, on va avoir deux... deux niveaux sur lesquels, dans le fond, on peut autoriser la création de chemins pour les véhicules hors route. C'est ça?

**Mme Guilbault :** Oui, bien... Oui. La collègue ici pourrait venir préciser.

**M. Grandmont :** Oui.

**Le Président (M. Jacques) :** ...s'il vous plaît. Veuillez vous nommer et nommer votre titre, s'il vous plaît.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Bonjour. Mélanie Dubé, directrice des politiques de sécurité au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Oui. En fait, si je résume simplement, là, on est venus éclaircir une situation en matière

d'implantation de sentiers sur les berges d'une autoroute, par exemple. Donc, vous savez, il y a la définition de «chemin public», puis un chemin public, ce n'est pas juste la chaussée d'asphalte, là, ça s'étend au-delà de la chaussée.

**M. Grandmont :** Les emprises, dans le fond.

**Mme Dubé (Mélanie) :** C'est ça, l'emprise. Donc, bien souvent, les clubs de VHR nous demandent d'aménager des sentiers sur la berge de l'autoroute, là, tu sais, dans le champ puis presque dans le bois. Donc, la façon dont c'était libellé, le sentier de VHR faisait partie du chemin public. Donc, ça veut dire que c'était le Code de la sécurité routière qui s'appliquait sur le sentier de VHR. Donc, on est venus dire, par les ententes qui vont être faites par le ministère : L'autorisation d'aménager un sentier, c'est la LVHR qui va s'appliquer. Donc, c'était plus... C'était pour clarifier, là.

**M. Grandmont :** Donc... OK. Je... Donc là, c'est la LVHR qui va venir... donc, la Loi sur les véhicules hors route, dans le fond, c'est ce que je comprends, qui va venir s'appliquer.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Bien oui, parce que c'est un sentier de VHR.

**M. Grandmont :** OK.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Donc, c'est l'objectif, là, derrière cet article-là.

**M. Grandmont :** OK. J'ai de la misère à comprendre, quand même. Est-ce que... Est-ce qu'on vient de donner, dans le fond, aux municipalités aussi l'autorisation?

**Mme Dubé (Mélanie) :** Non.

**M. Grandmont :** Non.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Ce n'est pas en lien avec les municipalités. C'est en lien avec les ententes que les clubs peuvent prendre avec le ministère. Tu sais, les municipalités, c'est autre chose.

**M. Grandmont :** Oui, bien, c'est ça, c'est parce que, quand moi, je lis 69.1, ça dit : «La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut donner à un club d'utilisateurs de véhicules hors route l'autorisation d'aménager et d'exploiter un sentier...» Et donc, la personne responsable de l'entretien, on a vu plus tôt que ça pouvait être à la fois le gouvernement du Québec, le MTMD, mais ça peut être aussi une municipalité.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Oui, vous avez raison. En fait, dans... Ce qu'on entend le plus, nous autres, au ministère, c'est la berge, là, le fameux exemple de la berge, là, mais là ça s'applique au responsable de l'entretien d'un chemin public.

**M. Grandmont :** OK. Donc là, on a donné aux municipalités... Avec 69.1, on donne aux municipalités le pouvoir d'identifier des... on donne... de donner à des clubs d'utilisateurs de VHR l'autorisation d'aménager, d'exploiter.

**Mme Dubé (Mélanie) :** C'est ça, exactement, aux conditions qu'elles déterminent.

**M. Grandmont :** Oui. OK. Est-ce que la ministre a toujours le pouvoir de désavouer dans ce contexte-là? Si, par exemple, on avait une municipalité qui crée un véhicule... pas un véhicule, mais qui crée un sentier pour VHR, mais qui, pour je ne sais pas quelle raison, n'est pas sécuritaire ou crée des désagréments, des bruits, des nuisances pour des riverains de cette... de ce sentier-là, est-ce que la ministre a le pouvoir d'intervenir à quelque part? J'essaie de voir si on est capables de trouver, finalement, des aménagements pour que, dans le fond, tout ça se fasse, évidemment, là, puis il y a l'autonomie municipale à travers tout ça, là, mais que, dans le fond, ça ne se fasse pas au détriment non plus puis que la ministre puisse intervenir en disant : Bien là, il y a comme peut-être un débalancement trop grand puis des nuisances trop grandes pour des riverains qui en subiraient des conséquences ou encore ça pourrait être dangereux potentiellement.

**Mme Dubé (Mélanie) :** Là, on ne parle pas de la notion de circulation sur le chemin public, on parle d'aménager un sentier. Ça fait que, là, on est en sentier. Donc, ce n'est pas la même chose. Le pouvoir de désaveu de la ministre ne s'applique pas.

**M. Grandmont :** Non, mais on est... mais on est dans...

**Mme Dubé (Mélanie) :** Le pouvoir de désaveu, c'est sur le chemin... sur le chemin public. Là, on est... Un sentier de VHR... Tu sais, la ministre, elle ne désavoue pas les sentiers de VHR.

**M. Grandmont :** Donc, la ministre a le pouvoir de désavouer quand c'est sur le chemin, quand c'est sur la route directement.

**Mme Dubé (Mélanie) :** C'est ça, exactement.

**M. Grandmont :** OK. Ou sur l'accotement qui fait partie, dans le fond, de... Mais là on est dans l'emprise, puis ça ne fait pas partie de la route. Il me semble que la limite est...

**Mme Dubé (Mélanie) :** On vient... on vient... C'est justement ce qu'on vient faire. C'est qu'on vient dire que le sentier qui est aménagé dans l'emprise, c'est un sentier, ce n'est plus la route. Donc, ça, on vient, justement... clarifier, là, je ne suis pas sûre qu'on y arrive, mais on vient clarifier cette situation-là.

**M. Grandmont :** OK. Puis est-ce qu'il y a d'autres dispositions à l'intérieur du Code de la sécurité routière dans lesquelles la ministre peut quand même intervenir pour éviter des situations comme celles que je mentionnais tantôt, là, des nuisances ou manque de sécurité, même si c'est, on s'entend, là, sentier, donc, à l'extérieur... dans l'emprise, mais à l'extérieur quand même de la route?

**Mme Dubé (Mélanie) :** Le pouvoir de désaveu de la ministre, là, il est à 626 du Code de la sécurité routière pour un cas particulier, les règlements municipaux en matière de circulation sur le chemin public pour les VHR. Là, je parle pour VHR, là. Je ne parle pas pour d'autres domaines.

**M. Grandmont :** OK.

**Le Président (M. Jacques) :** ...est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article...

**M. Grandmont :** Bien, je voulais... je voulais aller voir 626, là, mais c'est un très, très long article, là. Si c'est possible de nous laisser une minute pour le lire, pour le consulter, si c'est possible...

**Le Président (M. Jacques) :** Oui.

**Mme Dubé (Mélanie) :** ...paragraphe 14°, dernier alinéa, si vous le cherchez.

**M. Grandmont :** 14°, ça, ça réfère à 73.

**Des voix :** ...

**M. Grandmont :** Est-ce que vous vouliez ajouter quelque chose? Non? C'est correct? Parfait. Bien, c'est correct. Ça répond à mes questions.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 72? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 72 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 73. Et il y aura un amendement.

• (15 h 30) •

**Mme Guilbault :** Oui. Article 73 : L'article 73 de cette loi est modifié :

1° dans le deuxième alinéa :

a) par le remplacement, dans le paragraphe 3°, de «aux conditions fixées par règlement du gouvernement» par «à la condition qu'une signalisation conforme aux normes réglementaires l'autorise»;

b) par le remplacement du paragraphe 4° par le suivant :

«4° à la condition qu'une signalisation routière l'autorise, circuler sur la chaussée, sur une distance maximale d'un kilomètre, pour se rendre d'un sentier d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route à un autre sentier d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route ou à une station-service, à un établissement de restauration ou d'hébergement, à un bloc sanitaire ou à une aire de stationnement lorsque l'aménagement de l'emprise ne permet pas de circuler hors de la chaussée et du fossé et que des obstacles incontournables empêchent de les rejoindre par le trajet le plus direct autrement;»;

c) par le remplacement du paragraphe 6° par le suivant :

«6° lorsqu'un règlement d'une municipalité édicté en vertu de l'article 626.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) le permet, circuler sur la chaussée d'un chemin public dont l'entretien est à sa charge;»;

2° par l'insertion, après le cinquième alinéa, du suivant :

«Un règlement du gouvernement peut prescrire toute autre condition utile à la circulation des véhicules hors route permise en vertu du paragraphe 3° du deuxième alinéa.»

En commentaire : L'article 73 du projet de loi modifie l'article 73 de la Loi sur les véhicules hors route afin de préciser les règles applicables à la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics.

Cet article modifie le paragraphe 3° du deuxième alinéa afin de tenir compte de l'ajout de l'article 69.1 à la LVHR, proposé par l'article 72 du projet de loi. Il déplace en cinquième alinéa l'habilitation réglementaire actuellement prévue à ce paragraphe.

Il remplace également le paragraphe 4° du deuxième alinéa afin de préciser les conditions applicables à la circulation des véhicules hors route sur la chaussée sur une distance maximale d'un kilomètre.

Enfin, il remplace le paragraphe 6° du deuxième alinéa afin de tenir compte de l'ajout de l'article 626.1 au Code de la sécurité routière, proposé par l'article 69 du projet de loi.

Et l'amendement : Remplacer le paragraphe 1° de l'article 73 du projet de loi par le suivant :

1° par le remplacement, dans le paragraphe 3° du deuxième alinéa, de «aux conditions fixées par règlement du gouvernement» par «à la condition qu'une signalisation conforme aux normes réglementaires l'autorise».

En commentaire : L'amendement propose de retirer de l'article 73 du projet de loi les modifications qui touchent les paragraphes 4° et 6° du deuxième alinéa de l'article 73 de la Loi sur les véhicules hors route. Ces modifications étaient proposées afin, d'une part, de préciser les conditions applicables à la circulation des véhicules hors route sur la chaussée sur une distance maximale d'un kilomètre et, d'autre part, de tenir compte des articles 68 et 69 du projet de loi, lesquels sont retirés par amendement.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 73? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Peut-être juste nous expliquer, là, l'objectif qui est poursuivi par cet amendement-là.

**Mme Guilbault :** ...de deux minutes.

**Le Président (M. Jacques) :** Nous suspendons quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 33)*

*(Reprise à 15 h 36)*

**Le Président (M. Jacques) :** Oui. Nous reprenons nos travaux. Et, lors de la suspension, on était en discussion avec M. le député de Taschereau.

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Exactement. Donc, est-ce que vous voulez vous nommer et votre titre, s'il vous plaît?

**M. Bourgeois (Guillaume) :** Oui. Bonjour.

**Le Président (M. Jacques) :** Et il y a consentement.

**M. Bourgeois (Guillaume) :** Bonjour, M. le Président. Guillaume Bourgeois, avocat au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Donc, l'amendement que vous avez à l'article 73 fait suite, tout simplement, au retrait des articles... des articles précédents, là, sur la... les nouvelles obligations qu'on mettait aux villes, là, pour la circulation des VHR sur leurs... sur leurs réseaux routiers. Donc, ça nécessitait des modifications de... de concordance, pardon, à l'article 73, qui ne sont plus nécessaires. Donc, on garde le même régime qu'actuellement avec les mêmes obligations.

**M. Grandmont :** Donc, l'amendement qu'on vient de faire dans le... qu'on vient faire, en fait, vient annuler certaines des...

**M. Bourgeois (Guillaume) :** Exact.

**M. Grandmont :** ...certains des amendements qui étaient apportés par le 73... pas les amendements, excusez-moi, mais les modifications qui étaient apportées par 73.

**M. Bourgeois (Guillaume) :** Bien, par... Je crois que c'était... Excusez-moi, là. Je pense, c'était 71, 72, là.

**M. Grandmont :** Non. Ce que je veux dire, c'est que l'amendement qu'on fait à 73 vient annuler certaines portions des modifications qui étaient apportées par l'article 73.

**M. Bourgeois (Guillaume) :** Oui, exactement, qui sont plus... qui ne sont plus requises vu le retrait des articles.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Puis... D'accord. Parfait. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres... d'autres interventions à l'amendement à l'article 73? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Nous revenons à l'article 73 amendé. Est-ce qu'il y a des interventions? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 73 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 74.

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** 74.

**Mme Guilbault :** Bon. Non, mais là je reviendrais, si mes collègues sont d'accord, à 59, oui.

**Le Président (M. Jacques) :** Est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'article 59? Consentement. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Il y a un amendement qui a été transmis, que je n'ai pas, alors... Ah! si on peut me le dérouler, donc... Alors là, on était, dans le fond, dans une discussion à l'article 69. On en a eu une hors micro aussi.

**Des voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça, sur 59. C'est-tu ça que j'ai dit? Ah! bien, en tout cas, c'est ça, sur 59. Mais là je suis-tu prête à lire directement l'amendement, donc? Oui. Parfait. Alors, l'amendement à l'article 59 : Remplacer l'article 59 du projet de loi par le suivant :

59. L'article 388.1 de ce code est modifié :

1° par la suppression de la dernière phrase du premier alinéa;

2° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant :

«Un règlement du gouvernement peut prévoir d'autres règles relatives à l'immobilisation de tels véhicules dans un espace réservé à la recharge en énergie.»

Donc, on est venus retirer le bout où on parlait de la facturation. On garde, dans le fond, ce qui ressemble... ce qui est pas mal... là, on l'a changé un petit peu, finalement, mais ce qui ressemble au texte actuel, et on vient dire qu'un règlement va prévoir d'autres règles relatives, parce que, c'est ça, je pense qu'on a tous convenu que c'était trop complexe pour essayer de régler ça cet après-midi. Puis donc l'article existe déjà, de toute façon, donc on va le laisser plus ou moins tel quel puis on va pouvoir régler les différents... les différentes questions annexes très pertinentes qui ont été soulevées.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Nelligan, sur l'amendement.

• (15 h 40) •

**M. Derraji :** Oui. C'est une... c'est une très bonne solution de se garder une marge de manoeuvre par règlement. Ma seule suggestion, c'est de collaborer avec les villes. Je vous donne juste l'exemple, une ou deux villes que je connais très bien, ils imposent déjà des restrictions. Donc, c'est juste pour qu'on ne tombe pas de... dans un chevauchement, surtout pour des endroits où tu dois payer le parcomètre, tu dois payer la recharge. Et il y a des sous-questions à régler avant. C'est déjà le cas dans certaines villes. Juste ça.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Bien, moi, je suis... je suis bien content, effectivement, qu'on ait cette modification-là qui est proposée. On a bien compris, là, lors des discussions, qui, je pense, se sont pas mal faites hors micro, en fait, là, qu'il y avait des coquins, je vais les nommer comme ça, qui, peut-être, utilisaient des stations de recharge comme un stationnement à très bas prix en milieu urbanisé, notamment, ou peut-être devant les centres commerciaux, là. Bon, je suis un peu moins familier, ne possédant pas de véhicule électrique.

Mais tout ça pour dire qu'il y a... il y a quand même là une préoccupation qu'on devait avoir, je pense, parce qu'à la fois c'est appelé à se développer, effectivement. On ne veut pas que des gens utilisent des systèmes de branchement de manière indue. En même temps, on sait qu'il y a toujours une espèce de course à essayer de développer le réseau de bornes de recharge au Québec puis que, pour l'instant, bien, peut-être qu'on... avec le nombre de véhicules qui va aller en augmentant, le véhicule électrique, on n'aura peut-être pas le nombre... en tout cas, on ne peut pas... on ne peut pas avoir une borne par personne non plus à chaque endroit, là. C'est un peu ça, le principe, là. Donc, s'assurer de maintenir un certain roulement au niveau des bornes électriques, ça, c'est une chose qui est importante, puis, en même temps, bien, s'assurer que les gens ne les utilisent pas trop de manière... de manière différente que celle... que celle pour quoi elles ont été conçues, donc, recharger des véhicules. Donc, oui, je suis assez content aussi, là, de voir qu'on a cette préoccupation-là.

Puis je... effectivement, là, je demanderais aussi, là, j'inviterais la ministre, là, puis les gens qui travailleront dans ses équipes à faire le travail d'aller voir les municipalités, qui sont peut-être déjà innovantes sur ces enjeux-là, pour être capables de trouver des solutions qui soient adaptatives, qui évoluent avec le temps, puis avec le type de recharge aussi. On s'est rendu compte que... en discutant avec les collègues tout à l'heure, que ce n'est pas les bornes... il n'y a pas des lots de bornes pareilles aussi partout au Québec. Il y a des recharges plus lentes, il y en a des plus rapides. Donc, qu'est-ce que ça implique, là, comme... comme type de réglementation ou de règles qu'on se donne collectivement pour être capables de bien utiliser ce matériel-là? Bref, bien content de voir ça apparaître, puis merci de l'écouter.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Masson.

**M. Lemay :** ...pour remercier la ministre puis ses équipes respectives, là, pour l'amendement. Je trouve qu'effectivement, pour les considérations futures, avec la recharge des véhicules électriques, là, y aller par règlement, ce serait... c'est la voie à prendre. Donc, merci. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 59? S'il n'y a pas d'autre...

**Mme Guilbault :** ...remercier mes collègues au micro parce que c'est... Vous avez soulevé d'excellents points, députés de Masson, Taschereau, Nelligan, parce que c'est vrai que c'est complexe. Puis le projet de règlement va nous permettre de consulter, de faire la prépublication, et tout ça. Ça fait que je pense que ça va être beaucoup plus complet comme exercice.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci beaucoup. Donc, est-ce que l'amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Est-ce que l'article 59 amendé est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Nous poursuivons maintenant à l'article introduisant l'article 67.1.

**Mme Guilbault :** ...

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la...

**Mme Guilbault :** ...si les collègues consentent. Ça va de pair avec ce qu'on vient de faire à 59, entre autres. Est-ce que je l'ai, moi? Ah! il est là. Parfait.

Donc, article 67.1 : Insérer, après l'article 67 du projet de loi, le suivant :

67.1. L'article 621 de ce code est modifié, dans le premier alinéa, par l'insertion :

1° après le paragraphe 25.2°, du suivant :

«25.3° prescrire les conditions permettant de fixer une limite de vitesse différente de celle prévue au paragraphe 4.1° du premier alinéa de l'article 328;»;

2° après le paragraphe 32.9°, du suivant :

«33° prévoir d'autres règles relatives à l'immobilisation des véhicules routiers électriques et des véhicules routiers hybrides rechargeables dans un espace réservé à la recharge en énergie;».

En commentaire : Cet amendement apporte une modification de concordance à l'article 621 du Code de la sécurité routière afin de tenir compte des habilitations réglementaires prévues à l'article 329.1 du CSR, proposé par l'article 57 du projet de loi, et à l'article 388.1 du CSR, proposé... proposé à l'article 59 du projet de loi tel qu'amendé.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article introduisant l'article 67.1? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'amendement introduisant l'article 37.1 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre, article 74.

**Mme Guilbault :** Oui. Merci. Loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives, article 74 : L'article 50 visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives (2018, chapitre 18) est modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par le remplacement, dans la partie qui précède le paragraphe 1°, de «correspondent au plus élevé des montants suivants :» par «sont de 13,20 \$.»;

b) par la suppression des paragraphes 1° et 2°;

2° par la suppression, dans le deuxième alinéa, de «quotidiennement»;

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

«Les frais fixés au premier alinéa sont indexés conformément au chapitre VIII.1 de la Loi sur l'administration financière (chapitre A-6.001), malgré l'article 83.11 de cette loi.»

En commentaire : L'article 74 du projet de loi modifie l'article 50 du chapitre 18 des lois de 2018 afin de revoir certaines modalités permettant d'établir les frais de recouvrement et les intérêts exigés en cas de défaut de paiement, plus particulièrement pour prévoir que les montants... que le montant, pardon, des frais de recouvrement soit un montant fixe plutôt qu'un montant calculé selon la règle du plus élevé entre un montant fixe et un pourcentage du total des sommes dues, actualiser le montant de ces frais, prévoir une règle d'indexation annuelle de ces frais, retirer la capitalisation quotidienne des intérêts.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 74? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** ...s'il vous plaît, ce n'est pas clair.

**Mme Guilbault :** ...s'appelait comme ça, d'ailleurs.

**M. Derraji :** Moi non plus. Vraiment, là, j'essaie de... Oui.

**Mme Guilbault :** Ça relève de qui, cette loi-là?

**M. Derraji :** Oui. On essaie de te mettre quelque chose.

**Mme Guilbault :** Il y a toutes sortes d'affaires pêle-mêle. C'est Revenu Québec, je pense. Je ne sais pas. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui sait c'est quoi?

**Le Président (M. Jacques) :** Mme Vézina.

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui. Alors, c'est une loi qui date de 2018. Donc, c'était, à l'époque, dans le chapitre 18 des lois de 2018 et c'était en prévision du virage numérique de la société, donc, toute la question des facturations uniques, ultimement. Et ce qu'on vise... Ce qui est visé dans cet article-là, c'est le processus de recouvrement.

Alors, bien évidemment, il y a de l'eau qui a coulé sous les ponts depuis 2018, et ce qu'on constate maintenant, c'est que ce qui était prévu par rapport aux dispositions touchant la facturation des montants en cas de recouvrement de créances impayées, bien, ça ne tient plus la route, donc, puisque la majorité des lois québécoises prévoient un montant unique et non plus la notion d'un montant fixe, et un...

**M. Derraji :** ...

**Mme Vézina (Lyne) :** ...oui, et un maximum, et l'indexation. Et, en même temps, on prévoit des intérêts simples, et non pas des intérêts composés, et des intérêts calculés uniquement sur le montant de capital. Donc, on vient ici, par le fait... par cette disposition-là, harmoniser, dans le fond, la pratique qui s'appliquera par... et qui sera appliquée éventuellement par Revenu Québec pour les créances impayées.

**M. Derraji :** Et ça va être dorénavant... Ça va être toujours... Dorénavant, c'est du 13,20 \$ pour n'importe quelle facture impayée.

**Mme Vézina (Lyne) :** Tout à fait.

**M. Derraji :** Et, quand on parle factures, c'est les factures liées, quoi, aux permis, renouvellements de permis, plaques d'immatriculation?

**Mme Vézina (Lyne) :** Bien... Et, oui, éventuellement, quand il y aura le renouvellement anticipé et puis qu'il va être renouvelé de façon automatique, quand la personne n'aura pas payé son montant, bien, on va pouvoir appliquer des frais subséquemment, là, pour les créances impayées.

**M. Derraji :** ...c'est hors sujet, mais le paiement électronique sur SAAQclic avec prélèvement bancaire, ça marche?

**Mme Guilbault :** ...

**M. Derraji :** Ah! non, non, je sais. J'ai dit... J'ai déjà dit : «C'est hors sujet.» C'est juste parce que je veux juste... Mais c'est hors sujet. Je veux juste savoir : Est-ce que c'est... ça...

**Mme Guilbault :** ...

**M. Derraji :** Ah oui! Ouf! je l'ai vécu. Moi-même, j'ai eu... Ouf! J'ai vécu toute une histoire. Mais on parle de paiement. La personne a reçu la facture, n'a... ne l'a pas fait, et maintenant c'est 13,20 \$.

**Mme Vézina (Lyne) :** Exactement.

**M. Derraji :** OK. C'est bon. Je garde l'autre question pour un autre jour.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres... M. le député de Nelligan... de Taschereau.  
• (15 h 50) •

**M. Grandmont :** Oui. Non, je trouve ça... je trouve ça très ironique, en fait, qu'on parle de loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile quand on... quand on fait référence à SAAQclik, là. C'est une... Évidemment, on en a beaucoup parlé.

Je me permettrai, là, de demander, en fait, là, quels types de... Quand on dit, là, «par le remplacement», là, au point a, là, «par le remplacement, dans la partie qui précède le paragraphe, de "correspondent au plus élevé des montants suivants" par "sont de 13,20 \$"», donc, 13,20 \$, ça se trouve à être les frais de recouvrement qui sont appliqués en vertu de l'article 573.0.1. Les frais de recouvrement touchent quels types de paiement?

**Mme Vézina (Lyne) :** ...impayées dont vous avez... Vous avez omis de payer votre renouvellement de permis de conduire, vous avez omis de payer votre renouvellement d'immatriculation. Donc, essentiellement...

**M. Grandmont :** Est-ce que les contraventions, c'est aussi... ça passe par le même système?

**Mme Vézina (Lyne) :** Ça ne passe pas... La société ne perçoit pas les montants des amendes.

**M. Grandmont :** Ah non? OK. Ça, c'est versé directement à la... à la Sûreté du Québec quand on est sur le réseau du gouvernement?

**Mme Vézina (Lyne) :** Le fonds consolidé, le ministère de la Justice.

**M. Grandmont :** Ah! Justice.

**Mme Vézina (Lyne) :** Fonds consolidé, mais...

**M. Grandmont :** Fonds consolidé.

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui.

**M. Grandmont :** OK. OK. Donc, les renouvellements des plaques, permis de conduire, essentiellement.

**Mme Vézina (Lyne) :** Essentiellement.

**M. Grandmont :** Et, si une personne, donc, ne paie pas, bien, non seulement elle est, donc, en... elle est en contravention, normalement, elle ne devrait pas circuler, mais, en plus, il y a des frais qui se... qui s'ajoutent à ça. Est-ce que, si elle ne paie pas sur plusieurs années, dans le fond, les frais s'accumulent, donc, à chaque année qui passe, on ajoute le même montant?

**Mme Vézina (Lyne) :** Bien, on va venir... Oui, effectivement, vous allez avoir un compte en souffrance auprès de la société, et, à un moment donné, on va bloquer votre possibilité d'effectuer des transactions, là.

**M. Grandmont :** On pourrait même, dans le fond, bloquer le permis.

**Mme Vézina (Lyne) :** On pourrait. Oui, oui, tout à fait, tout à fait.

**M. Grandmont :** OK. Donc, ne pas... ne pas renouveler son permis de conduire, à un moment donné, ça crée un... il y a une alarme... bon, pas une alarme... en tout cas, il y a... il y a un mécanisme par lequel, dans le fond, on vient annuler le permis de conduire, tout simplement.

**Mme Vézina (Lyne) :** Je ne pourrais pas vous dire précisément quelle est la mécanique des choses, mais éventuellement on va vous aviser que votre paiement est en souffrance.

Mais, moi, le domaine dont je... dont je suis responsable, c'est beaucoup plus les dispositions. Si quelqu'un circule alors qu'il n'a pas de permis de conduire, bien, vous vous exposez à... vraiment à une saisie du véhicule, etc.

Mais il y a des mécanismes, là, qui sont définitivement prévus, là, pour vous aviser que votre paiement est en souffrance et qu'on va... on va intervenir, là, sur votre droit de circuler.

**M. Grandmont :** Parfait. Et donc ce frais de 13,20 \$, qui va devenir un frais fixe, dans le fond, qui ne sera pas indexé à travers le temps...

**Mme Vézina (Lyne) :** Il sera indexé.

**M. Grandmont :** Il va être indexé.

**Mme Vézina (Lyne) :** Il y a des intérêts qui vont courir, là, aussi.

**M. Grandmont :** OK. Il y a des intérêts. Oui, ils sont indexés conformément au chapitre sur la Loi sur l'administration financière, donc, qui va augmenter à travers le temps. Il vise à couvrir quoi comme... comme dépenses, dans le fond, pour les... par la... à la SAAQ, en fait?

**Mme Vézina (Lyne) :** Bien, éventuellement, les frais pour aller chercher les sommes à recouvrer. Donc, c'est un frais administratif, là, dans ce cas-ci, là, dont on parle.

**M. Grandmont :** OK. Puis on pense qu'avec ce 13,20 \$ là, plus les intérêts qui vont être ajoutés au fil du temps, on va être en mesure de couvrir la dépense occasionnée par le recouvrement.

**Mme Vézina (Lyne) :** Tout à fait.

**M. Grandmont :** OK. Parfait. Je vous remercie.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 74? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 74 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 75.

**Mme Guilbault :** Merci. Règlement sur les permis, article 75 : Le Règlement sur les permis est modifié par la suppression, partout où ceci se trouve, de «en vertu de l'article 62 du Code de la sécurité routière» et de «en vertu de l'article 62 du Code de la sécurité routière».

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 75?

**Mme Guilbault :** ...c'est parce que, le premier, il y a «chapitre C-24.2» que je n'ai pas lu. Parce que je pense qu'à l'audition les gens vont penser que j'ai dit deux fois la même chose, avec raison.

Bref, en commentaire : L'article 75 du projet de loi est une modification technique au Règlement sur les permis en concordance avec celle de l'article 38 qui abroge l'article 62 du Code de la sécurité routière, lesquelles entreront en vigueur à la sanction du projet de loi. Donc, concordance.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 75? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 75 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 76.

**Mme Guilbault :** Oui. Arrêté ministériel concernant l'amende dont est passible quiconque contrevient au paragraphe 9 de l'article 386 du Code de la sécurité routière.

76. L'arrêté ministériel concernant l'amende dont est passible quiconque contrevient au paragraphe 9 de l'article 386 du Code de la sécurité routière est abrogé.

Commentaire : L'article 76 du projet de loi abroge l'arrêté ministériel concernant l'amende dont est passible quiconque contrevient au paragraphe 9 de l'article 386 du Code de la sécurité routière à des fins... à des fins, pardon, de concordance avec la modification de l'article 506 du Code de la sécurité routière proposée par l'article 60 du projet de loi.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 76? S'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 76 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 77.

**Mme Guilbault :** Merci. Chapitre III, Dispositions transitoires, article 77 :

Jusqu'à ce que l'article 16 de la présente loi entre en vigueur, les dispositions introduites par l'article 22 de la présente loi ne s'appliquent qu'aux infractions qui y sont mentionnées.

En commentaire : Cette disposition transitoire est prévue compte tenu que l'article 16 du projet de loi entrera en vigueur après les dispositions introduites par l'article 22.

Les règles de preuve introduites par l'article 22, prévues aux articles 602.1 à 602.8, visent tant les cas d'infraction que les cas de manquement donnant lieu à l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire. Étant donné que les dispositions relatives aux SAP, édictées par l'article 16 du projet de loi, ne seront pas en vigueur au même moment que celles relatives aux infractions, la disposition prévoit que les règles de preuve ne viseront, dans un premier temps, que les infractions mentionnées.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Je comprends le raisonnement derrière ça. Est-ce qu'on prévoit déjà des... la durée, en fait, sur laquelle va s'étendre la différence de temps entre l'introduction des mesures touchant les SAP, considérant que c'est un nouveau processus qui était à mettre en place, puis des... Évidemment, il y a de l'achat de matériel aussi, évidemment, là, parce que je comprends qu'on veut augmenter le nombre d'appareils de contrôle automatisés. Donc, c'est quoi, le délai qui est prévu? Puis est-ce qu'on va l'avoir ou... Comment c'est... comment c'est déterminé, finalement?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, bien, il faut, tu sais, organiser l'affaire, là. Indépendamment des... indépendamment des... de l'acquisition du nouvel... du... voyons, des nouveaux équipements, il faut quand même mettre en place le système. Donc, je ne sais pas si... Dans le fond, c'est juste de se donner le délai raisonnable. Je ne sais pas si on va être en mesure de le... de le fixer de façon précise, là.

Oui, notre collègue ici peut...

**Le Président (M. Jacques) :** Donc, Mme Morin-Verville, veuillez vous nommer et nommer votre titre, s'il vous plaît.

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Oui. Amélie Morin-Verville, conseillère aux radars photo au ministère des Transports.

Effectivement, vous avez raison, là, il va y avoir un délai, en fait, pour... qui est associé à l'acquisition de nouveaux appareils et tout le processus, là, lié à cette acquisition-là. Et, au niveau des SAP aussi, il faut comprendre que c'est quand même un système à créer au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec. Donc, on est en planification avec eux, et c'est possible... En fait, on essaie... Je veux dire, dans la mesure du possible, on essaie que l'acquisition de nouveaux appareils concorde aussi avec l'implantation du régime, mais vous comprendrez qu'il est possible aussi qu'il y ait des délais. On veut s'assurer que, quand le régime de SAP va être implanté, on soit opérationnels, on soit capables de le faire correctement. Donc, si jamais il y a des délais, il pourrait y avoir un petit peu de disparité entre les deux... entre les deux événements, là, si je peux dire.

**M. Grandmont :** Oui, puis je comprends très bien. Évidemment, c'est un nouveau système à mettre en place. Donc, c'est sûr que ça demande du temps.

Tu sais, pour la majorité des articles du projet de loi n° 48, ils vont entrer en vigueur au moment de la sanction. C'est quoi, l'élément qui vient déclencher le processus, là, qui va permettre de dorénavant utiliser les SAP, finalement, là? Est-ce que... C'est quoi, le... Tu sais, ce n'est pas une sanction. Là, on ne met pas de délai de temps. Est-ce que... Parce que moi, je vois un risque potentiel à ce que finalement, pour une raison ou une autre, je ne sais pas, il y aurait... ça ne fonctionnerait pas aussi bien qu'on voudrait, l'appel d'offres ne fonctionnerait pas... Dans le fond, est-ce que... C'est quoi, l'élément déclencheur qui fait que finalement on va pouvoir le mettre en... le mettre en action, finalement, ce nouveau mécanisme-là, là?

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** Bien, vous voulez dire... C'est quand on va décider d'implanter les... le régime de SAP, en fait, que ça devienne...

• (16 heures) •

**M. Grandmont :** Oui, bien, pas quand on va décider, mais quand on va... Oui, en fait. Bien, c'est quoi qui va le déclencher? Est-ce que... Parce qu'on pourrait... on pourrait retarder... Comme pour l'instant, il n'y a rien qui vient normer que ça se passe après six mois, ou après un an, ou... Tu sais, il n'y a rien qui dit que ça ne pourrait pas faire... Ça pourrait ne jamais être fait, finalement, là. C'est un peu ma question, là, mais...

**Mme Morin-Verville (Amélie) :** En fait, c'est ça, c'est quand... c'est quand la SAAQ va être prête à les donner, là, ces SAP là, là, à traiter les dossiers, à imposer les SAP. Donc, effectivement, là, c'est... ce n'est pas... Là, pour le moment, on a... on ne le sait pas exactement. On va se donner le temps de le faire correctement.

Par contre, l'acquisition de nouveaux appareils, le déploiement de nouveaux appareils, entre-temps, on continue à donner des constats d'infraction. Donc, on... Puis on le fait de manière graduelle. Donc, on va... Il n'y a pas... il n'y a pas un moment où est-ce qu'on va vers des appareils puis qui ne donneront rien, là. Les appareils donnent des constats d'infraction, des SAP. Donc, on n'arrête pas le déploiement à cause des SAP nécessairement, mais évidemment c'est une solution qui est mise en place avec la volumétrie qu'on anticipe. Donc, on veut le faire le plus possible de manière concertée et le plus... pas... le plus possible de manière rapprochée, là.

**M. Grandmont :** Je vous pose la question, parce que, dans un autre projet de loi sur lequel j'ai été... j'avais siégé aussi, là, en tourisme, sur l'hébergement touristique, donc les Airbnb et compagnie, là, on avait... on avait fixé dans le temps des moments où finalement tout ça entrait en vigueur. Là, je comprends qu'on joue avec des appels d'offres puis une nouvelle méthode à mettre en place à la SAAQ. Mais, au moins, on avait, dans ce projet de loi là, un moment où on était sûrs que ça allait commencer.

Est-ce que la complexité fait qu'on n'est pas capables de mettre un moment ou un moment maximal dans lequel on veut le voir déployé? Tu sais, je ne le sais pas trop, mais c'est comme si, dans le fond, de la façon que c'est écrit, à la limite, on pourrait juste ne rien faire, ne pas le faire, puis finalement on aurait fait tout ce travail-là pour rien, parce qu'il n'y a rien qui oblige, à quelque part, d'avoir un moment où ça va entrer en vigueur. En même temps, je comprends la complexité de fixer un moment aussi, parce que, c'est ça, comme je le disais, c'est un... c'est des nouveaux mécanismes à mettre en oeuvre, des nouveaux processus, des nouveaux... du nouveau matériel à acheter, à déployer, à tester, évidemment, aussi, mais j'ai comme une... pas une crainte, mais je me pose la question de... est-ce qu'on ne risque pas de... il n'y a pas un risque là, finalement.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le sous-ministre, si vous voulez vous nommer.

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

On comprend vos représentations. Assurément, là, c'est l'utilisateur qui est au centre de nos préoccupations. Et puis, avec 52 photoradars, comme la ministre l'a énoncé à quelques reprises, là, la volonté la plus ferme, c'est d'aller le plus rapidement possible, adéquatement, parce qu'il y a des préoccupations de système en place, puis on ne veut pas qu'il y ait des failles, autant dans le processus qu'Amélie évoquait, c'est-à-dire les parties qui sont SAP puis les parties qui sont infractions.

Il y a beaucoup de nouveaux joueurs aussi, de nouveaux partenaires dans le processus. Ce n'est plus comme avant. Certains assument des nouveaux rôles. Il y a du roulement de personnel aussi. C'est une opération d'importance qui fait passer la volumétrie, en termes de capacité d'action, de manière beaucoup plus importante. Mais, déjà la semaine prochaine, on poursuit des rencontres, notamment avec la SAAQ. C'est pratiquement une dizaine d'organismes et ministères qui sont concernés à travers toute l'action.

Et donc c'est déjà entrepris, cette préparation-là, pour offrir un service de sécurité amélioré le plus vite possible. À chaque fois qu'on nous demande un photoradar en quelque part... Ça fait longtemps, moi, ça fait huit ans que je suis au ministère, et puis, à chaque fois qu'on nous demande à un endroit, bien, il faut essayer de penser où c'est qu'on pourrait le retirer. Il y a les mobiles, mais ça n'a pas la même capacité d'action.

Donc, je pense que le travail aujourd'hui va nous permettre de faire ça. On parle d'années, avec un pluriel, là, qui est... qui est très petit s, là. Véritablement, il y a... il y a une nécessité plus qu'une volonté. Donc, c'est quelque chose, là... Je pense que, d'ici deux ans, c'est quelque chose qu'on veut voir en place, là, avec... progressivement, parce qu'il va y avoir des installations, les 250 ne seront pas là du jour au lendemain, mais ça va nous permettre d'agir à des endroits où présentement on ne peut pas et ça va nous permettre, donc, de réaliser le plan de sécurité routière établi.

**Mme Guilbault :** ...

**M. Unterberg (Jérôme) :** Exactement.

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça. Si on se réfère, effectivement, au plan de sécurité routière, c'était 2028, Mme la ministre, c'est ça, hein?

**M. Unterberg (Jérôme) :** ...se poursuivent. Par exemple, il y en a déjà avec la SAAQ sur la partie qu'Amélie parlait. Déjà la semaine prochaine, il y a une relâche de travaux parlementaires, on en a profité pour aller se placer quelques réunions pour poursuivre ces travaux-là. Il y a véritablement un besoin puis il y a véritablement une volonté.

**Le Président (M. Jacques) :** ...d'autres interventions? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui, bien, j'aimerais quand même... Merci. Effectivement, c'est une bonne... une bonne façon de résumer, disons, l'engagement, là, à agir vite. Puis je comprends la complexité, mais, en même temps, si on vient réitérer le souhait que ça se passe dans un délai qui est tout à fait raisonnable, là, puis qui est toujours, finalement, arrimé, concordant avec ce qu'on a dans le plan de sécurité... dans le plan d'action, j'en suis bien... j'en suis bien heureux. Donc, ça répond à ma question. Évidemment, comme... Tu sais, j'imaginai mal qu'on puisse donner un délai formel, parce qu'évidemment ça devient... c'est extrêmement complexe comme opération. De l'autre côté, bien, on vous a bien entendus puis on va vous surveiller.

**Le Président (M. Jacques) :** M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** ...rapidement. Au fait, ça a été aussi soulevé par les municipalités, qu'il ne faut pas oublier, et les MRC. Donc, le délai de quatre ans, c'est aussi pour s'entendre avec les représentations qu'elles ont... qu'elles nous ont faites, que ce soit au niveau des MRC, que ce soient les villes, je ne sais pas, et à Montréal, Québec, mais il y a aussi les MRC. Donc, est-ce que c'est ça qui vous donne la possibilité d'avoir un plan sur quatre ans? C'est juste dire «sur quatre ans»?

**Mme Guilbault :** Bien oui, effectivement, ça fait... Les ententes qu'on va devoir conclure aussi sur... Bien, éventuellement aussi... Bien là, on va revenir à l'article 12, parce que je pense que c'était dans l'article 12, là, mais, tu sais, le règlement sur les modalités pour le choix des sites, le règlement... les ententes qu'on va faire pour le partage des sommes, et tout ça. Alors, ça va faire partie du travail qu'il y a à faire, là.

**M. Derraji :** Par rapport avec cet article, parce que vous avez dit «les ententes», les villes voulaient même participer aux appels d'offres, au départ, pour en faire l'acquisition. On n'est pas là. Là, ça va être centralisé au niveau du ministère et par... Hein?

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça. Comme je l'ai dit souvent, on va demeurer gestionnaire du processus d'acquisition.

**M. Derraji :** Et après c'est votre choix d'aller choisir les lieux ou les endroits avec les villes, en concertation avec les villes.

**Mme Guilbault :** Oui, tout à fait. Bien, comme... C'est parce que, là, c'est l'article 12 qui est suspendu. Donc, on va y revenir... Bien, on était dans des blocs. Je ne sais pas si, ce bloc-là, on l'avait fait au complet, mais, enfin... C'est ça, exact, là, il y avait, justement, «zone scolaire», «chantier» puis les... Puis, il me semble, on a eu un long... C'était quoi, donc, le numéro 3°, là? Est-ce que le chemin public peut inclure... En tout cas, on avait eu un...

**M. Derraji :** ...

**Mme Guilbault :** Oui, c'est ça, puis donc les modalités par règlement pour déterminer si un site peut être choisi... un site soumis par une municipalité peut être validé par le ministre des Transports.

**M. Derraji :** Je vous remercie.

**Le Président (M. Jacques) :** ...à l'article 77? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 77 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 78. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Article 78 : L'article 592.0.0.1, les deuxième et troisième alinéas de l'article 592.1 et les articles 592.1.1 et 592.2 du Code de la sécurité routière continuent de s'appliquer si le constat d'infraction a été transmis avant la date de l'entrée en vigueur de l'article 19 de la présente loi.

Il en est de même pour les articles 146, 163, 218.4, 218.5 et 228.1 du Code de procédure pénale, modifiés respectivement par les articles 26 et 28 à 31 de la présente loi.

En commentaire : Considérant l'abrogation des dispositions du Code de la sécurité routière qui permettent au propriétaire d'un véhicule de désigner le conducteur ou le locataire à court terme en cas d'infraction constatée au moyen d'un système de détection, la présente disposition transitoire prévoit que les dispositions abrogées continuent de s'appliquer lorsque le constat d'infraction constaté au moyen d'un système de détection a été transmis avant la date à laquelle elles sont abrogées. Il sera ainsi possible pour un propriétaire dont le constat a été transmis avant l'abrogation des dispositions de bénéficier de cette possibilité.

**Le Président (M. Jacques) :** ...est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 78? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Donc, je comprends que, bien, c'est ça, on est dans les mesures transitoires. Et donc je comprends que, quelqu'un qui reçoit une contravention avant l'entrée en vigueur, dans le fond, c'est l'ancien système qui s'applique. Puis c'est pour... la même chose pour tout le... tout le continuum, en fait, dans lequel il peut contester... demander une révision, contester, etc. C'est toujours la même chose.

**Mme Guilbault :** Oui, tout à fait.

**M. Grandmont :** Parfait. Et donc les différentes instances qui vont s'occuper, après ça, de traiter les nouveaux... les nouvelles dispositions suite à la sanction vont s'adapter en continu pour être capables de traiter de la nouvelle façon. Parfait. C'est bien beau. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 78? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 78 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 79.

**Mme Guilbault :** Article 79 : À moins que le contexte ne s'y oppose ou que la présente loi n'y pourvoie autrement, dans tout règlement ou tout autre document, les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges» sont remplacées par «système de détection», avec les adaptations nécessaires.

En commentaire : Cette disposition transitoire vise à ce que, lorsque le contexte le permet, dans tout texte réglementaire ou autre document, l'expression «système de détection» puisse remplacer les expressions «cinémomètre photographique» et «système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges».

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 79? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 79 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Article... Adopté. Article 80. Mme la ministre.

• (16 h 10) •

**Mme Guilbault :** Article 80 : Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 66.1 du Code de la sécurité routière, édicté par l'article 40 de la présente loi :

1° l'article 66.1 de ce code doit se lire en supprimant, dans le premier alinéa, «conformément à l'article 62»;

2° un cours de conduite exigé en vertu de l'article 66.1 de ce code pour l'obtention d'un premier... d'un premier permis de conduire de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'un autre véhicule de promenade est réputé un programme de formation de la Société de l'assurance automobile du Québec dispensé par une école de conduite reconnue par celle-ci.

En commentaire : Étant donné que l'article 62 du Code de la sécurité routière est abrogé à la date de la sanction du projet de loi et que les nouvelles dispositions de l'article 66.1 de ce code entreront en vigueur au même moment que les modifications réglementaires requises pour établir les cas où une formation à la conduite est obligatoire, cette disposition transitoire prévoit que des... prévoit des aménagements pour considérer les changements terminologiques et aussi pour assurer l'application de l'article 61 du code... 66.1, pardon, du code, tel qu'il se lit actuellement, dans l'attente des modifications réglementaires à venir.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 80? Il n'y a pas d'intervention. Est-ce que l'article 80 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 81.

**Mme Guilbault :** Article 81 : L'école de conduite ayant été reconnue par la Société de l'assurance automobile du Québec avant le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi) est réputée reconnue dans les mêmes conditions en vertu de l'article 66.2 du Code de la sécurité routière, édicté par l'article 41 de la présente loi, sauf dans le cas où la reconnaissance a été révoquée par la Société.

En commentaire : Étant donné que l'article 62 du Code de la sécurité routière est abrogé, une disposition transitoire est requise pour s'assurer que les écoles de conduite déjà reconnues pour dispenser la formation pour la conduite de véhicules de promenade par la SAAQ le demeurent à l'égard de cette catégorie de véhicules aux mêmes conditions, évitant ainsi à la SAAQ de reconnaître à nouveau les écoles déjà autorisées.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 81? Donc, M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Juste... juste quelques explications pour comprendre, là, s'il vous plaît. Je ne suis pas... je ne suis pas sûr de comprendre le... C'est quoi, l'intention, en fait, de ça?

**Mme Guilbault :** Bien, c'est que les écoles de conduite déjà reconnues avant l'entrée en vigueur de la loi continuent d'être reconnues.

**M. Grandmont :** Oui. D'accord. Il y a des dispositions dans la loi qui fait qu'on a des écoles... C'est le... c'est le changement. Je ne comprends pas pourquoi on doit spécifier que, dans le fond, ces écoles-là demeurent reconnues au sens de la loi. Est-ce qu'il y a des conditions dans lesquelles elles opèrent ou qui font qu'elles risquent de ne pas être reconnues si on ne met pas cet article-là?

**Mme Guilbault :** ...62, on est venus abroger. Mais Mme Vézina pourrait répondre. Mais c'est qu'on a abrogé. Puis ça va être dans le futur règlement, ça fait qu'on ne veut pas qu'il y ait de trou. Mais Mme Vézina pourra... peut compléter.

**M. Grandmont :** Ah! OK. OK. On passe au règlement. Vous pouvez y aller de votre explication, là, mais, je pense, je comprends. Mais allez-y.

**Mme Vézina (Lyne) :** Oui, bien, effectivement, c'est pour éviter qu'il y ait un vide et surtout qu'on ait à réaccréditer ces mêmes écoles là dans le processus, donc, durant la transition. Alors, c'est pour permettre que tous ceux qui existaient avant la modification puissent continuer d'opérer comme ils le font à l'heure actuelle et sans qu'on ait à intervenir auprès d'eux, là, pour les réaccréditer et recommencer le processus à nouveau, là. C'est, essentiellement, une mesure transitoire qui permet de... je dirais, de lisser la transition, là, vers le nouveau... les nouvelles dispositions à la loi.

**M. Grandmont :** ...actuellement dans la loi, les écoles... Les conditions auxquelles on peut reconnaître une école de conduite sont écrites dans la loi, puis ça va passer, finalement, dans un règlement. Donc, dans le fond, on vient juste assurer qu'il y a une continuité, d'une part.

J'imagine aussi qu'évidemment, dans le règlement, on va s'assurer que le règlement est... est raccord avec ce qu'il y avait précédemment dans la loi. Les conditions ne vont pas changer non plus, parce que, si les conditions changeaient dans le règlement, on pourrait avoir des écoles, dans le fond, qui ne satisferaient plus à la nouvelle... à la nouvelle norme, je le dirais comme ça. On va s'assurer que finalement on... Ça va se faire aussi, là. Ce n'est pas juste de s'assurer... de dire qu'elles vont demeurer des écoles reconnues, mais on va s'assurer aussi que ce qu'il y a dans le règlement est aussi conforme à ce qu'on prévoyait avant.

**Mme Vézina (Lyne) :** Effectivement. On peut s'attendre à ce que les conditions soient exactement les mêmes, là, donc.

**M. Grandmont :** Parfait. Donc, voilà, c'est très clair. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 81? Est-ce que l'article 81 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Article 82.

**Mme Guilbault :** Merci. Article 82 : L'article 99.1 du Code de la sécurité routière, édicté par l'article 44 de la présente loi, ne s'applique pas à la personne qui a obtenu son permis d'apprenti-conducteur de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette avant la date de l'entrée en vigueur de cet article.

En commentaire : Cette disposition transitoire prévoit que les personnes qui, au moment de l'entrée en vigueur, ont déjà débuté le processus d'obtention de la classe de permis appropriée à la conduite d'une motocyclette ne seront pas assujetties à la nouvelle... pardon, à la nouvelle interdiction de conduire une motocyclette visée par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnés dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile pour fixer la contribution d'assurance.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 82? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 82 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Article 83.

**Mme Guilbault :** Merci. Article 83 : Jusqu'à l'entrée en vigueur du paragraphe 1° de l'article 50 du chapitre 19 des lois de 2018, l'article 202.6.6 du Code de la sécurité routière, modifié par l'article 116 du chapitre... du chapitre 13 des lois de 2022, doit se lire en remplaçant, dans le paragraphe 1° du premier alinéa, «ou à l'article 202.2.0.1» par «, à l'article 202.2.0.1 ou à l'article 202.2.0.2».

En commentaire : La nouvelle interdiction de conduire avec quelque présence d'alcool applicable à tous les titulaires d'un permis de conduire auquel est ajoutée la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette autre que la classe 6E pourrait entrer en vigueur avant les modifications concernant l'interdiction de conduire avec une quelconque présence de drogue prévues par le chapitre 19 des lois de 2018.

La disposition transitoire proposée précise donc comment l'article 202.6.6 du Code de la sécurité routière doit se lire durant cette période transitoire afin que les modifications proposées par le présent projet de loi puissent être intégrées au CSR sans attendre l'entrée en vigueur des dispositions concernées au chapitre 19 des lois de 2018.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Juste une chose. Là, cette règle, vous voulez que ce soit appliqué dès l'adoption du projet de loi.

**Mme Guilbault :** C'est qu'en fait, les lois de... le chapitre 19 des lois de 2018, pour la conduite avec la drogue, on est en attente de matériel puis on le travaille avec le ministère de la Sécurité publique, de ce que je comprends. Donc, l'entrée en vigueur, on ne connaît pas le moment précis, mais on ne veut pas empêcher l'entrée en vigueur ou l'application de la nouvelle interdiction qu'on a introduite, d'alcool, pour les nouveaux... bien, les 24... zéro à 24 mois, nouveaux conducteurs de motocyclette, de ce que je comprends, là, mais...

**M. Derraji :** Donc, l'interdiction est effective, mais il n'y a pas de matériel pour la détection.

**Mme Guilbault :** Là, ça, c'est pour les lois de... Bien honnêtement, moi, ça, les lois de 2018, je ne sais pas exactement c'est quoi, c'est ça.

**M. Derraji :** C'est juste si quelqu'un peut nous éclairer, si ça ne vous dérange pas. Ça va probablement nous aider à aller vite.

**Le Président (M. Jacques) :** ...Mme Plourde.

**Mme Plourde (Annie) :** Bonjour.

**M. Derraji :** Rebonjour.

**Mme Plourde (Annie) :** Rebonjour. L'article 202.6.6, c'est un article qui permet à la société de réviser les suspensions de permis. Donc, c'est un article un peu de concordance avec la suspension de permis qu'on retrouve à 202.4. Dans cet article-là, dans le fond, il y a des aménagements à faire. On doit référer aux interdictions. Donc, c'est juste dans la nomenclature des articles que... On introduit un nouvel article qui pourrait, en quelque sorte, désordonner la séquence des choses. Donc, on prévoit une disposition transitoire pour s'assurer que, si l'interdiction de conduire avec zéro alcool pour les motos entre en vigueur avant le zéro drogue... puisse se faire en douceur, qu'il ne crée pas de conflit dans l'article. C'est simplement ça. C'est vraiment un article de coordination, que j'appelle.

**M. Derraji :** Mais Mme la ministre parle du matériel.

**Mme Plourde (Annie) :** Oui, parce que, dans le fond...

**M. Derraji :** De coordination avec la Sûreté du Québec.

**Mme Plourde (Annie) :** Oui, parce que, dans le fond, le zéro... l'interdiction de conduire avec quelconque présence de drogue est rattachée à un appareil de détection, un matériel de détection des drogues, lequel on est en attente d'une approbation de cet appareil-là, mais que... Comment j'expliquerais ça simplement? Dans le fond, simplement, c'est que, dans le fond, l'article qu'on étudie présentement, c'est un article pour lever la suspension de permis... des motifs de suspension de permis, dans lequel on réfère à différentes interdictions au code. Dans la nomenclature des articles où est-ce qu'on vient énoncer plusieurs articles d'interdiction, il y en a une d'entre elles, dont le zéro drogue... n'est pas encore en vigueur. Et on insère un article avant, donc, pour éviter qu'il y ait des conflits. On veut s'assurer d'avoir une bonne transition. Le zéro alcool n'entre pas en vigueur immédiatement mais pourrait l'être avant le zéro drogue. Je ne sais pas si c'est plus simple comme ça, que je l'explique.

• (16 h 20) •

**M. Derraji :** OK. Donc, vous allez aller par étapes : zéro alcool, après, zéro drogue.

**Mme Plourde (Annie) :** Possiblement. J'ignore... Ça dépend le moment que les...

**M. Derraji :** Oui, mais la... C'est exact. C'est exactement ce que je voulais savoir. Mais le problème, c'est détecter. C'est les appareils avec la SQ qui vous empêchent d'aller.

**Mme Plourde (Annie) :** Ça, je l'ignore, là. La problématique, là, au niveau du matériel de détection des drogues, ça, je l'ignore à ce moment-ci.

**M. Derraji :** Donc, l'interdiction, vous voulez que ce soit effectif, mais sans aucun matériel de vérification.

**Mme Plourde (Annie) :** Non, on ne se comprend pas. Je vais reformuler.

**M. Derraji :** OK. Oui, c'est ça. Désolé, là. Parce que je veux juste vous suivre. Désolé. C'est probablement fin de journée. La tête... Oui.

**Mme Plourde (Annie) :** Non, non, je vais faire ça simple. Dans le fond, on a deux interdictions en cours, OK? On a... on a une interdiction de zéro drogue, qui est dans le chapitre 18... le chapitre 19 des lois de 2018, qui n'est pas encore en vigueur, OK?

**M. Derraji :** Elle n'est pas encore en vigueur à cause de...

**Mme Plourde (Annie) :** À cause qu'ils ont... il y a des approbations de matériel de détection de drogue qui doit se faire.

**M. Derraji :** Et c'est ce que Mme la ministre disait tout à l'heure. Ça, c'est au niveau de la SQ. Vous ne le contrôlez pas.

**Mme Plourde (Annie) :** Non, exactement.

**M. Derraji :** OK. C'est bon. On va chicaner le ministre de la... responsable.

**Mme Plourde (Annie) :** Donc... Et donc, dans ce présent projet de loi, on introduit un zéro alcool pour les conducteurs de motocycliste... motocyclette, pardon, les 24 premiers mois. Ça, ça risque d'entrer en vigueur avant, OK? Puis 202.6.6, c'est un article de formalité administrative. Donc, l'idée, c'est de s'assurer qu'il n'y ait pas de... au niveau de la nomenclature des articles cités, qu'il n'y ait pas de conflit.

**M. Derraji :** Comme entre les articles, oui.

**Mme Plourde (Annie) :** Exactement.

**M. Derraji :** C'est... c'est très clair. Merci beaucoup. C'est vraiment clair. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** ...d'autres interventions sur l'article 83? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 83 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Oui. Chapitre IV, Dispositions finales, article 84 : Un cinémomètre photographique et un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges approuvés par l'Arrêté ministériel concernant l'approbation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges sont réputés l'avoir été en vertu de l'article 519.79 du Code de la sécurité routière, édicté par l'article 12 de la présente loi.

Commentaire : Cette disposition vise à s'assurer que les systèmes de détection qui sont en utilisation et qui ont été approuvés préalablement aux modifications prévues par le projet de loi puissent continuer d'être utilisés.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 84? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** Merci, M. le Président. À un certain moment, on parlait de d'autres matériels à part le cinémomètre photographique ou un système photographique. On parlait d'une série de photos d'un autre système de détection. Ce n'est pas le cas ici ou bien il y a juste deux...

**Mme Guilbault :** Non, mais ça, c'est juste pour s'assurer que ceux qui existent déjà, qui sont déjà sur notre réseau puissent continuer d'être approuvés, puis de fonctionner, puis d'être utilisés en attendant qu'on ait autre chose.

**M. Derraji :** En attendant. En... OK. C'est beau. Merci.

**Le Président (M. Jacques) :** ...l'article 84? M. le député de Taschereau.

**M. Grandmont :** Oui. Donc, on réfère à l'article 12 du projet de loi. J'ai de la misère.

**Mme Guilbault :** ...

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça, il est suspendu, hein? OK. C'est ça. Néanmoins, est-ce que... Donc, c'est dans cet article-là qu'on... qu'on vient définir ce qu'est un appareil de contrôle automatisé... un appareil de contrôle... en fait, un système de détection? Pardon, c'est le terme que je devrais utiliser.

**Mme Guilbault :** Ça, je pense, c'était à l'article 2, la définition du système de détection.

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça.

**Mme Guilbault :** C'était-tu à l'article 2 ou...

**M. Grandmont :** Article 2?

**Mme Guilbault :** Donc, à l'article 4 du code, mais... Mais c'était peut-être à 12 aussi, là. C'était-tu ça? Oui, à l'article 2, qui modifie l'article 4 du CSR.

**M. Grandmont :** Oui, c'est ça. Donc, ce n'est pas à l'article 2 de la présente loi, donc, qu'on devrait référer pour dire : Un système photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges correspond, dans le fond, à la définition qu'on fait dans l'article 4 du Code de la sécurité routière, puis là on définit «système de détection»?

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est ça. C'est qu'en fait la définition est à l'article 2, mais, à l'article 12, c'est... c'est comme l'utilisation ou, tu sais, c'est l'approbation, c'est ça, du choix des systèmes puis la variété des systèmes qui pourraient être utilisés, là. Ça, c'est le débat qu'on avait avec... bien, l'échange qu'on avait avec l'opposition officielle, sur lequel j'aurai des propositions, là.

**M. Grandmont :** Parfait. Excellent. OK. C'est correct. Je pense... Je pensais que ça référerait... qu'on aurait dû référer à la définition. Mais c'est correct aussi, là, effectivement, qu'on... si on réfère à l'autre, là.

**Le Président (M. Jacques) :** ...concernant l'article 84? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 84 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté. Mme la ministre.

**Mme Guilbault :** Article 85 : Tout chemin public déterminé à l'Arrêté ministériel concernant les chemins publics où peuvent être utilisés les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges est réputé avoir été désigné par le ministre des Transports en vertu de l'article 519.80 du Code de la sécurité routière, édicté par l'article 12 de la présente loi, et faire partie du registre tenu par la... le ministre conformément à cet article 519.80.

En commentaire : Cette disposition vise à s'assurer qu'un chemin public déterminé préalablement aux modifications prévues par le projet de loi et sur lequel un système de détection est utilisé soit considéré comme un chemin public désigné conformément au nouvel article 519.80 et qu'il fasse partie du registre que le ministre a l'obligation de tenir en vertu de cette nouvelle disposition.

**Le Président (M. Jacques) :** ...qu'il y a des interventions sur l'article 85? M. le député de Nelligan.

**M. Derraji :** ...du registre, vous faites référence à quel registre?

**Mme Guilbault :** C'est le registre que le ministre... la ministre va être tenue de mettre sur son site Internet, le registre des endroits qui vont être approuvés pour mettre des systèmes de détection. Puis ça, dans le fond, c'est un peu comme les deux sortes de système tout à l'heure. On veut s'assurer que les chemins déjà désignés continuent de l'être puis que, dans le fond, les systèmes qu'on vient d'approuver à 84 puissent continuer d'être utilisés sur les sites déjà désignés, qu'ils puissent continuer d'être des sites désignés sans que le ministre ait à les réapprouver.

**M. Derraji :** OK. Désignés par le ministre, mais là on parle de chemin... Désolé, je veux juste utiliser la... OK. Vous parlez de chemin public. Là, encore une fois, vous avez entendu comme nous les propositions des villes, qui veulent être impliquées. Et donc est-ce que ces sites ou le choix de ces sites, ce n'est pas juste un choix du ministère, mais c'est un choix en collaboration avec les villes?

**Mme Guilbault :** Non, mais ce n'est pas la même chose, là. C'est que, là, on...

**M. Derraji :** Du tout?

**Mme Guilbault :** Là, on vient protéger ou on vient transposer, finalement, les sites qui sont déjà désignés au moment où on se parle. Cet après-midi, là, il y a déjà les 52 appareils...

**M. Derraji :** Dans un registre.

**Mme Guilbault :** ...dont certains qui sont fixes, qui sont sur certains sites approuvés. Donc, c'est juste pour que le système actuel puisse continuer de fonctionner après la loi, tu sais, que les appareils déjà approuvés...

**M. Derraji :** Les 50.

**Mme Guilbault :** ...continuent d'être utilisés, puis les sites déjà désignés continuent d'être des sites désignés.

**M. Derraji :** Quand vous dites «les sites désignés»... Les sites désignés présentement, qui sont de l'ordre de 50, je pense.

**Mme Guilbault :** Bien là, on a 52 appareils en fonction. Il y a combien de sites désignés? 160? Environ 160.

**M. Derraji :** OK. Parce qu'il y a du mobile. C'est pour...

**Mme Guilbault :** Il y a des mobiles, oui.

**M. Derraji :** OK. Et combien d'appareils? Désolé, hein, je veux...

**Mme Guilbault :** Il y en a à peu près 30, des fixes?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** 24 fixes?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** C'est ça. C'est 24 sur 52 qui sont fixes?

**Une voix :** ...

**Mme Guilbault :** Bien, c'est ça, c'est 30 fixes. J'avais le bon chiffre.

**M. Derraji :** Ah! vous avez une bonne mémoire. Donc...

**Mme Guilbault :** Non, mais c'est parce que je ne savais pas si c'était un ou l'autre. C'est 30 fixes et donc, bien, 24 mobiles. Mais mon ami ici m'a dit qu'il y en a deux qui sont... qui ne sont plus là, ça fait que c'est 22 mobiles.

**M. Derraji :** OK. Donc, c'est ce registre-là que vous voulez qu'il soit effectif à l'adoption de la loi.

**Mme Guilbault :** Exact. Bien, qu'il continue de fonctionner, comme ils sont déjà installés dans le réseau au moment où on se parle.

**M. Derraji :** Il n'existe pas maintenant. Oui. OK. OK. Et c'est... et c'est ce registre qui sera bonifié avec les ajouts des appareils au courant des quatre prochaines années.

**Mme Guilbault :** Exact. Il y a peut-être des choix de sites qui vont changer. Peut-être que des sites actuellement désignés ne le seront plus ou... bien, enfin, je ne verrais pas pourquoi, mais, tu sais, il va y avoir des nouveaux sites probablement aussi qui vont s'ajouter.

**M. Derraji :** Oui, et c'est là où... et c'est là où je voulais vous poser la question. Les choix des futurs sites, que ce soient les nouveaux ou ceux que vous voulez refaire, est-ce que c'est là où les villes seront interpellées?

**Mme Guilbault :** Oui, oui, oui. On a eu une longue conversation l'autre fois. C'est sur... C'est le 519.79 ou 519.80. C'était le numéro 3°. C'était le numéro 3°, puis, en dessous, là, de mémoire, il y a un paragraphe qui disait que les critères d'approbation des sites vont être déterminés par règlement, mais là je disais abondamment que, dans le cadre de l'élaboration du règlement, c'est sûr qu'on va consulter les municipalités. Puis il y a, entre autres, notre ami Laurent Toupin, et autres, et notre collègue ici, en arrière, qui expliquaient que les sites nous déposent des... les villes nous déposent des demandes de site avec des plans de sécurité, et puis tout ça, puis des documents, puis, en général, on les approuve. Puis là on donnait tous les exemples des rues dans la circonscription de Taschereau.

**M. Derraji :** ...juste... L'engouement, il était là. Moi, c'est ce que j'ai vu. Le fait que même les villes veulent participer aux appels d'offres... Je pense que tout le monde veut avoir... Je pense que vous allez avoir un beau problème à choisir les sites. Tout le monde veut avoir...

**Mme Guilbault :** Ah! bien, c'est sûr, mais là, ça, on va y aller avec le nombre d'appareils disponibles... graduellement disponibles.

**M. Derraji :** OK. Merci. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Jacques) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 85? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 85 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Le Président (M. Jacques) :** Adopté.

Et, compte tenu de l'heure, nous suspendons nos travaux jusqu'au mardi 16 avril, à 10 h 30, où elle entreprendra un autre mandat.

*(Fin de la séance à 16 h 30)*