



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 15 avril 2010 — Vol. 41 N° 55

Étude détaillée du projet de loi n° 71 — Loi
modifiant de nouveau le Code de la sécurité
routière et d'autres dispositions législatives (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 15 avril 2010 — Vol. 41 N° 55

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	2
Organisation des travaux	5
Étude détaillée	
Nouveaux résidents	5
Grands excès de vitesse	5
Radars photo	8
Véhicules lourds et véhicules-outils	9
Règles pour les piétons et les cyclistes	18
Ajustements techniques et autres mesures de concordance	36

Autres intervenants

M. Patrick Huot, président suppléant
Mme Danielle Doyer, présidente

M. Etienne-Alexis Boucher
M. Guy Ouellette
M. Janvier Grondin
M. Pierre Reid

- * M. Gervais Corbin, ministère des Transports
- * Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, idem
- * M. Michel Masse, idem
- * Mme Johanne St-Cyr, Société de l'assurance automobile
- * M. Claude Bergeron, idem
- * Mme Christine Claraz, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 15 avril 2010 — Vol. 41 N° 55

Étude détaillée du projet de loi n° 71 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)*(Douze heures deux minutes)*

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

La commission est réunie aujourd'hui afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

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

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Huot): Merci. Nous débutons, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. Mme la ministre des Transports, vous disposez d'un maximum de 20 minutes pour vos remarques préliminaires. La parole est à vous.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, je veux dire bonjour à tous les membres de la commission. Alors, merci de vous être déplacés, ainsi qu'à tous les gens qui sont derrière nous, là, du ministère, de la Société de l'assurance automobile. Alors, merci à mes collègues également, mes collègues ministériels, ainsi que les collègues de l'opposition, ainsi que les gens qui sont là pour... je vais dire, l'équipe de recherche, les gens qui sont avec nous. Alors, à tout ce monde-là, merci d'être présents, mais d'avoir préparé également tout ce... le lot de travail que nous avons devant nous, et en espérant que les travaux vont se réaliser avec la pleine et entière collaboration dont nous sommes habitués à travailler sur les projets de loi qui nous sont présentés.

Alors, je suis très heureuse de participer en votre compagnie à l'étude détaillée du projet de loi n° 71, qui modifie le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Avant d'entreprendre nos discussions, je vous rappelle le contexte qui a amené le gouvernement à proposer des modifications au Code de la sécurité routière dans ce projet de loi. Par la suite, j'aimerais aussi faire un bref survol des amendements que nous proposerons au projet de loi afin de prendre en considération certaines demandes qui ont été faites pendant les consultations générales. Comme vous le savez, le projet de loi n° 71 a été présenté à l'Assemblée nationale le 3 décembre 2009 et il a fait l'objet d'une consultation générale devant la Commission des transports et de l'environnement, dont les audiences se sont terminées le 9 mars dernier.

Le Québec a eu le meilleur bilan routier depuis les 60 dernières années malgré l'augmentation constante, depuis

1948, du nombre de permis de conduire délivrés, du nombre de véhicules en circulation et du kilométrage parcouru. En 2008, le nombre de décès est, en effet, passé sous la barre des 600, soit 557, et, en 2009, la tendance à la baisse semble se maintenir selon les données préliminaires. C'est grâce aux actions mises en place par le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec. C'est également grâce à nos partenaires que sont les services policiers, les constables de Contrôle routier Québec et les membres de la Table québécoise de la sécurité routière. D'ailleurs, les principales mesures du projet de loi n° 71 découlent des recommandations du deuxième rapport de cette table, lequel a été déposé le 30 novembre 2009.

Par ailleurs, notre bilan routier très positif est attribuable aux nombreuses mesures que nous avons instaurées depuis 2007, particulièrement par le projet de loi n° 42. Ainsi, notre gouvernement introduit des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et l'alcool au volant, notamment pour les récidivistes, également des projets pilotes de radars photo et de surveillance aux feux rouges, l'interdiction du cellulaire au volant ainsi que l'obligation de pneus d'hiver pour certains véhicules.

Le gouvernement a également introduit un resserrement des règles d'accès graduel à la conduite, dont l'obligation de suivre un cours de conduite et, pour certains véhicules lourds, l'obligation d'activer les limiteurs de vitesse.

Toutefois, même si le Québec a fait des progrès notables, certains pays européens affichent des taux de décès par 100 000 habitants plus bas que le nôtre. Si nous voulons contribuer à créer et à maintenir une culture de sécurité routière et à diminuer le nombre de victimes, nous devons poursuivre nos actions et nos pratiques gagnantes.

C'est ce que nous continuons à faire, entre autres avec la Table québécoise de la sécurité routière. En novembre 2009, la table rendait public son deuxième rapport, qui contient 27 recommandations pour améliorer la sécurité routière. L'actuel projet de loi donne suite à certaines de ces recommandations et propose quatre mesures prioritaires. L'étude du projet de loi que nous amorçons aujourd'hui permettra de nous pencher sur ces mesures dont nous avons discuté pendant la consultation générale.

La première mesure prend la forme d'une sanction administrative sur la suspension de permis pendant 24 heures pour une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg par 100 ml de sang pour les conducteurs qui ne sont pas visés par la règle du zéro alcool. Pour ces conducteurs, la sanction ne comporte pas de saisie de véhicule et elle n'entraîne ni infraction ni conséquence pénale. Cette mesure a reçu des appuis de taille qui proviennent d'organismes indépendants tels que l'Institut national de la santé publique, les MADD, le groupe de mères contre l'alcool au volant, l'association... l'APAQ, la Fédération des motocyclistes, la Fraternité des constables du contrôle routier, le Groupe des assureurs automobiles. En fait, des gens sont venus nous dire qu'ils étaient en faveur — des groupes, des organismes — de cette mesure. Je vous rappelle,

d'ailleurs, que la formation politique de mon collègue le député de Verchères a présenté, en 2000, dans son livre vert sur la sécurité routière, une sanction administrative de trois mois, et ce, dès le 0,04.

La deuxième mesure, elle est le zéro alcool pour les conducteurs de 21 ans et moins. En effet, un meilleur encadrement des jeunes s'impose. Et cette mesure est d'autant plus nécessaire qu'entre 2003 et 2007 ce sont 54 % des conducteurs âgés de 20 et 21 ans décédés à la suite d'un accident routier qui avaient consommé de l'alcool dont 44 %, je le rappelle, avaient une alcoolémie supérieure à 80 mg par 100 ml de sang.

La troisième mesure propose des sanctions nettement plus sévères pour les courses de rue et le «car surfing» afin de combattre plus vigoureusement ces pratiques irresponsables. Il y aura donc une suspension immédiate du permis de conduire et la saisie sur-le-champ du véhicule pour une durée de sept jours dès que l'agent de paix constate une telle infraction. S'il s'agit d'une récidive dans les 10 ans, la suspension de permis et la saisie de véhicule sont portées à 30 jours. Dans le cas du «car surfing», la suspension de permis vise autant le conducteur que l'exécutant. De plus, les amendes émises à la suite d'une déclaration du culpabilité à une infraction relative aux courses de rues ou au «car surfing» seront haussées à 1 000 \$.

Enfin, la quatrième mesure est d'actualiser certaines règles concernant les piétons et les cyclistes. Le projet de loi n° 71 inclut aussi le pouvoir de réglementer pour obliger le port du casque pour les enfants de 12 ans et moins, qui sont parmi les plus représentés dans les statistiques d'hospitalisation avec blessure à la tête. Encore une fois, l'obligation de porter le casque protecteur a reçu de nombreux appuis provenant notamment des médecins. Ces derniers constatent tous les jours les impacts majeurs que peuvent causer les traumatismes crâniens et, donc, l'importance que représente le port du casque.

En somme, M. le Président, ce projet de loi, qui renferme des mesures jugées prioritaires par le gouvernement, donne plus de force à certains articles du Code de la sécurité routière. De plus, il ajoute d'autres dispositions législatives qui viennent bonifier des éléments qui méritent des améliorations. Parmi les propositions d'amendement que j'entends proposer pour étude, notons l'amélioration des règles de circulation des cyclistes à la suite de l'analyse des demandes exprimées par Vélo Québec et la Fédération québécoise des sports cyclistes.

● (12 h 10) ●

Je proposerai aussi d'intégrer un pouvoir de désaveu pour les règlements municipaux visant à prévoir que le surveillant à l'avant d'une souffleuse puisse circuler dans un véhicule. Cette demande a été formulée par le Protecteur du citoyen.

Des amendements seront également proposés afin d'assurer la cohérence des sanctions qui sont imposées à la suite de comportements hautement irresponsables et qui mettent en péril la vie ou la sécurité des personnes sur les routes. J'en proposerai aussi afin de clarifier certaines dispositions du projet de loi ou pour répondre à des demandes qui ont été formulées lors de la consultation générale.

Alors, M. le Président, je suis donc prête à entamer avec vous l'étude article par article de ce projet de loi. Ensemble, nous allons examiner si d'autres améliorations ou des aménagements demeurent possibles avant son

adoption. Et vous dire que nous avons offert notre pleine et entière collaboration à l'opposition. Nous avons même eu une rencontre et nous leur avons... En fait, on a mis sur la table des sujets sur lesquels nous avons une ouverture pour apporter des amendements pour bonifier ce projet de loi. Et je souhaite à tous de bons travaux parlementaires. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports à faire ses remarques préliminaires. M. le député de Verchères, vous disposez d'un maximum de 20 minutes.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron (Verchères): Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de vous retrouver, de retrouver les collègues, de retrouver les fonctionnaires du ministère des Transports, les fonctionnaires de la Société de l'assurance automobile du Québec, que nous avons eu l'occasion de côtoyer très étroitement ces dernières semaines dans le cadre des audiences publiques portant sur le projet de loi n° 71, mais également — dans certains cas, également — dans le cadre des audiences publiques portant sur les véhicules hors route. Donc, vraiment, on a travaillé de façon intense ces dernières semaines et jusqu'à présent, je dois dire, dans un esprit de grande collaboration, et j'ose espérer que le tout se poursuivra au cours des prochains jours, puisque c'est, à toutes fins utiles, le début de l'aboutissement, si vous me permettez l'expression, de ces travaux que nous avons conduits au cours des dernières semaines, au cours desquels nous avons entendu nombre de témoins venir nous exposer leurs attentes, leurs préoccupations à l'égard du projet de loi n° 71, des gens qui nous ont exprimé soit de vive voix, ou par écrit, ou dans les deux cas ce qu'ils attendaient de nous en termes de modifications, de sensibilité par rapport au projet de loi n° 71. Je crois comprendre que, de part et d'autre, nous avons fait preuve d'une grande écoute, d'une certaine ouverture pour prendre en considération l'ensemble des préoccupations des témoins qui ont fait valoir leurs points de vue sur le projet de loi n° 71 au cours des dernières semaines.

Je l'ai dit, j'ai eu l'occasion de le répéter à maintes reprises, nous avons tenté de ne pas se présenter avec des a priori trop, je dirais, coulés dans le béton, si vous me permettez l'expression, de telle sorte que la consultation puisse avoir une véritable signification, que les citoyennes, les citoyens, les groupes puissent être véritablement convaincus qu'ils jouiraient de l'écoute nécessaire, de l'ouverture nécessaire de la part des parlementaires, du moins de notre formation politique, pour que des modifications allant dans le sens de leurs préoccupations soient apportées au projet de loi n° 71.

La ministre n'a cessé de réitérer depuis le départ qu'elle entreprenait les travaux avec une telle ouverture également. Elle l'a souligné tout à l'heure, nous avons eu l'occasion de nous rencontrer hier pour faire le point sur nos préoccupations respectives par rapport au projet de loi, sur jusqu'où nous étions disposés, de part et d'autre, à procéder à des modifications de telle sorte d'essayer de trouver un consensus, de telle sorte de faire en sorte que ce projet de loi soit le moins controversé possible, et qu'il puisse recevoir le plus large appui parlementaire possible,

et que nous puissions aussi intégrer, dans la mesure du possible, le maximum de préoccupations, le maximum d'observations, de suggestions qui nous ont été formulées au cours des dernières semaines.

Et, bien que certains groupes nous aient demandé de nous prêter à un exercice qui aurait probablement nécessité une refonte en profondeur du Code de la sécurité routière parce qu'il aurait fallu en modifier complètement la philosophie même, la philosophie qui est à la base même de sa rédaction dans les années passées, et qu'un tel exercice n'était pas possible dans le cadre du projet de loi n° 71, je ne doute pas que nous réussions, à tout le moins, à trouver des modifications, à trouver le moyen de faire en sorte d'apporter les modifications au projet de loi n° 71 qui puissent, dans le cadre du Code de la sécurité routière actuel, répondre, ne serait-ce que minimalement, à certaines de leurs préoccupations. Et je fais — je vais le dire bien candidement — référence à toutes les propositions qui nous ont été suggérées par la Fédération québécoise des sports cyclistes, par Vélo Québec, par Vivre en ville notamment, par la coalition également regroupant notamment... Il faudrait que je retrouve, là, mais une coalition regroupant des médecins généralistes et l'organisme de contrôle de poids qui souhaitaient nous voir faire en sorte que le Code de la sécurité routière, qui a été rédigé à l'époque où la voiture était considérée comme l'avenir pour nos sociétés occidentales, puisse maintenant davantage s'intéresser et protéger les usagers les plus vulnérables de la route, à savoir les piétons et les cyclistes, notamment.

Alors, je parlais de la coalition regroupant le Collège québécois des médecins de famille, la Coalition québécoise sur la problématique du poids et le Centre d'écologie urbaine de Montréal. Alors, tous ces organismes nous ont demandé un exercice qui dépasse de loin le cadre du projet de loi n° 71, mais je tiens à les assurer que, de notre côté du moins — et je crois que c'est la même chose du côté du gouvernement — nous allons tenter, autant que faire se peut, d'introduire des modifications au projet de loi qui vont répondre, ne serait-ce que minimalement, à certaines de leurs préoccupations, indiquant par là notre volonté ou, du moins, notre sensibilité à cette préoccupation, et peut-être un jour aurons-nous le courage et la détermination d'aller de l'avant avec une refonte en profondeur du Code de la sécurité routière de telle sorte de prendre en compte ces nouvelles préoccupations et qui doivent nécessairement attirer notre attention.

De par l'augmentation croissante du nombre de véhicules automobiles sur les routes, il nous faut effectivement nous préoccuper toujours davantage des usagers les plus vulnérables de la route, d'autant que, avec les objectifs que le gouvernement s'est donnés en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il faut souhaiter une réduction nette éventuellement, au cours des prochaines années, du nombre d'automobiles sur les routes et il faut donc poser des gestes pour arriver à de tels résultats. Ça ne se fera pas simplement par l'opération du Saint-Esprit puis l'émission de vœux pieux, il faudra effectivement poser des gestes pour nous assurer d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés comme société, notamment en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, considérant qu'au Québec, compte tenu du fait que nous pouvons compter sur des ressources hydro-électriques en quantité très importante, au Québec, les transports sont responsables de quelque 40 % des émissions

de gaz à effet de serre, et ça atteint des chiffres atteignant presque les 60 % dans la région métropolitaine.

Il nous faudra donc poser des gestes. Et les gestes qui nous ont été réclamés par la coalition à laquelle je faisais référence, par la Fédération québécoise des sports cyclistes, par Vélo Québec, par Vivre en ville sont de nature, effectivement, à nous permettre d'atteindre ces objectifs, et je suis bien désolé de voir que le cadre un peu restrictif du projet de loi n° 71 ne nous permette pas de répondre davantage à ces préoccupations, qui m'apparaissent personnellement absolument capitales par rapport aux défis monumentaux auxquels la société québécoise et toutes les sociétés sur la planète seront appelées à faire face très prochainement, si ce n'est pas déjà commencé, au cours des prochaines années.

Alors, M. le Président, j'ai parlé de l'ouverture d'esprit dont nous avons voulu faire preuve. J'ai parlé de l'ouverture d'esprit dont le gouvernement a voulu faire preuve. Ouverture d'esprit qui, je pense, s'est matérialisée, entre autres, dans cette rencontre que nous avons eue hier et qui a été une rencontre, je dois le reconnaître, des plus positives, et qui, je crois, va nous permettre de régler à la satisfaction générale la plupart, sinon la presque totalité des points de divergence que nous avons pu avoir et entretenir depuis le début, peut-être à l'exception d'un seul point de divergence. Je me permets d'exprimer le souhait... Peut-être est-il tout à fait illusoire, mais je me permets encore d'exprimer le souhait que nous puissions trouver, même sur ce dernier point de divergence, une voie de solution qui nous permette effectivement de donner à cette législation le plus large appui parlementaire possible, que le gouvernement ne se retrouve pas en bout de piste à être le seul à appuyer son projet de loi sur la base d'un seul point de divergence.

● (12 h 20) ●

Alors, je manifeste encore une fois ma très grande ouverture à mes collègues ministériels. J'ose espérer qu'ils feront preuve, eux aussi, d'un tel degré d'ouverture, qu'il n'y aura pas de fermeture, y compris sur ce dernier point de divergence, de leur part, et que nous pourrions éventuellement trouver une solution. Quant à cet esprit de collaboration, M. le Président, je me permets ici quelques petits commentaires discordants. D'une part, nous avons, du côté du leader parlementaire de l'opposition officielle, fait valoir à maintes reprises auprès du leader parlementaire du gouvernement qu'il était fondamental pour nous que nous ayons, avant d'entreprendre l'étude détaillée, l'opportunité de revenir auprès des collègues de l'opposition officielle avec le résultat de la discussion que mes collègues ministériels, la ministre, son secrétaire parlementaire, mon collègue de Johnson, moi-même et un certain nombre de nos collaboratrices et collaborateurs avons eue hier, de pouvoir revenir auprès de mes collègues.

Je regrette que, dans sa précipitation, le leader parlementaire du gouvernement ait choisi de ne pas tenir compte de cette préoccupation de l'opposition officielle de faire en sorte que nous puissions préalablement, avant le début de l'étude détaillée de ce projet de loi, avoir l'occasion de rencontrer les collègues de l'opposition officielle pour faire rapport de cette discussion, encore une fois, très positive que nous avons eue hier après-midi. Je le regrette et je pense que ça entache cette intention manifestée de part et d'autre de collaboration. Je suis désolé que le leader parlementaire du gouvernement n'ait pas pris en

compte cette volonté manifestée par la ministre d'une collaboration entre nos deux formations politiques et qu'il ait décidé de bousculer les travaux aujourd'hui.

J'ajoute, M. le Président, que ce qu'il avait été convenu malgré cette détermination du leader parlementaire du gouvernement d'aller de l'avant, j'ajoute que ce qu'il avait été convenu, c'est que cette étude débiterait cet après-midi. Or, nous avons appris hier soir que le gouvernement était déterminé à nous faire commencer l'étude détaillée ce matin. Ça entache doublement, M. le Président, cet esprit de collaboration dans lequel nous avons décidé que nous amorcerions cette étude détaillée de ce projet de loi, et je regrette, encore une fois, que le leader parlementaire du gouvernement n'ait pas pris en compte cette volonté affichée par la ministre et les collègues de cette commission de vouloir collaborer pour l'adoption de ce projet de loi. Je le regrette amèrement, M. le Président, et je me permets de l'exprimer aujourd'hui.

Je termine sur ces petits points de divergence, M. le Président, sur le fait qu'au terme de notre discussion d'hier nous avions convenu qu'on nous acheminerait les amendements, amendements qui ne nous ont... C'est-à-dire le libellé des amendements ne nous a pas été acheminé. Ce qu'on nous a acheminé, c'est, je dirais, la mesure proposée par les amendements et les commentaires touchant ces dits amendements. C'est ce que nous avons reçu hier. Et nous avons reçu également une liste de priorités de discussion sans la liste des articles liés à ces priorités de discussion, ce qui ne nous a pas permis hier... compte tenu du fait qu'on commençait ce matin et non pas cet après-midi, ce qui ne nous aura pas permis de faire un travail cohérent, pertinent, constructif pour nous permettre d'entreprendre correctement les travaux si le gouvernement veut véritablement procéder avec cette liste de discussion sans qu'on ne nous ait fourni pour chacun des points les articles qui sont reliés à ces points de discussion. On ne nous a pas non plus fourni, par rapport à ces différents points de discussion, les amendements correspondants. On a tout en vrac, puis là, nous, il faut qu'on fasse le départage en l'espace de quelques heures comme on commence les travaux ce matin. C'est tout à fait inacceptable, quand on veut véritablement travailler dans un esprit de collaboration, de nous imposer ce genre de truc, et je pense que ça ne va pas dans le sens d'un esprit de collaboration que d'entreprendre l'étude détaillée de ce projet de loi dans des conditions pareilles.

Et j'apprends ce matin... Puis je ne veux pas m'en offusquer, je ne veux pas qu'on voie ça comme un point de divergence parce que j'ai déjà fait le tour de mes trois points puis je veux m'arrêter là, mais j'apprends ce matin avec plaisir qu'il y a d'autres amendements que la ministre envisage. Mais est-il possible de demander d'avoir le libellé de ces amendements-là, de telle sorte que nous puissions effectivement les voir avant qu'on commence le travail correctement? Alors, M. le Président, je ne sais pas combien de temps il me reste, là, pour...

Une voix: Cinq minutes.

M. Bergeron (Verchères): Bon. Alors, je ne sais pas combien de temps... je ne savais pas combien de temps il me restait puis je n'ai pas l'intention de nécessairement prendre toutes ces cinq minutes parce que je veux effectivement venir au fond des mesures, mais peut-être que

l'idéal serait, au terme de nos remarques préliminaires, de suspendre momentanément les travaux de la commission, de telle sorte que nous ayons l'occasion de nous parler entre nous, sans l'intervention induite du cabinet du leader parlementaire du gouvernement, pour déterminer nous-mêmes la marche à suivre pour la suite de nos travaux.

Maintenant, sur le fond, M. le Président... Puis je vais arrêter les commentaires de forme, mais, sur le fond, je dirais qu'il y avait au départ un certain nombre de points de divergence majeurs, un certain nombre de points de divergence plus secondaires. Je constate, au terme de la discussion que nous avons eue hier après-midi, que, sur la plupart, sinon la totalité des points de divergence secondaires, on va être en mesure de trouver une façon de faire consensus, et ce, dans le meilleur intérêt des citoyennes et des citoyens du Québec.

Et, sur les deux principaux points de divergence, j'ai cru comprendre, de la part de la ministre, qu'il y a une ouverture également de trouver une solution qui puisse faire consensus. Et il nous restera le dernier point de divergence, soit celui du 0,05, où je l'espère encore, M. le Président, je me permets de l'espérer encore, nous pourrions trouver une entente qui nous permette d'avoir un appui parlementaire le plus large possible et faire en sorte que le gouvernement ne soit pas seul à supporter cette législation-là parce qu'on se sera divisés sur un seul point, M. le Président.

Alors, sur ce, M. le Président, je vais mettre un terme à mon intervention en vous demandant et en demandant à la ministre et à ses collègues s'il est possible de suspendre temporairement les travaux de la commission, de telle sorte que nous nous entendions sur la suite des travaux. Voilà.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Verchères. J'entends votre demande, je veux simplement vérifier avant s'il y a d'autres collègues qui avaient des remarques préliminaires. Ça va? Donc, on a besoin du consentement pour suspendre temporairement, est-ce qu'il y a un consentement?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Huot): Consentement. Donc, je suspends les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 28)

(Reprise à 12 h 29)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! On reprend les travaux simplement pour vous mentionner que je suspends les travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 7)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonjour. À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je

demande encore une fois à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Organisation des travaux

Alors, je crois qu'à cette étape-ci de l'étude détaillée du projet de loi vous avez fait les remarques préliminaires et j'aimerais savoir de quelle façon vous voulez aborder l'étude du projet de loi. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, on y va article par article, madame... Vous avez la liste des articles, là, qui...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Boulet: O.K.?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on m'a remis, Mme la ministre, on m'a remis... Et je sais que les gens de l'opposition officielle et aussi de l'ADQ, j'imagine, ont reçu la liste des thèmes, et est-ce que vous êtes toutes et tous d'accord pour aborder l'étude du projet de loi par thèmes? M. le représentant de l'opposition officielle.

M. Bergeron (Verchères): Oui, absolument, Mme la Présidente. J'aurais simplement, peut-être, une clarification à demander à nos amis du parti ministériel. Il y a une différence... en fait, il y a quelques différences entre la liste qui nous a été acheminée hier... L'ordre n'est pas le même que celui de la liste qui a nous a été remise ce matin. Alors, je voulais juste savoir quel est l'ordre qui va être le bon pour aujourd'hui, là, est-ce que c'est celui qu'on a reçu hier ou celui qu'on a reçu ce matin?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

M. Bergeron (Verchères): Il y a Casque de vélo qui a changé de place aussi. Casque de vélo était quatrième avant-dernier puis, maintenant, il est dans les six premiers, alors...

La Présidente (Mme Doyer): Un, deux, trois, quatre, cinq... Il est le... six premiers.

Mme Boulet: ...

M. Bergeron (Verchères): C'est celle-là? Puis on ajustera en cours de route parce que, sur le casque de vélo, je ne suis pas sûr qu'on ait nécessairement réussi à reformuler quelque chose depuis hier, là. Ça fait qu'on va suivre celle-là, c'est bon.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, d'accord. Je comprends que les gens s'entendent... Mme la ministre et M. le représentant de l'opposition officielle et de l'ADQ, on va aborder le projet de loi par thèmes, avec ce tableau-là que j'ai entre les mains, qui commence par les mesures, les articles concernés, le premier étant Nouveaux résidents, et le dernier, Disposition finale et adoption, avec les papillons. C'est ça?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): On ne se rendra pas là? Pas aujourd'hui, c'est sûr, sûrement pas aujourd'hui, ayant bien suivi les consultations, et tout.

Étude détaillée

Nouveaux résidents

Alors, nous allons commencer avec l'article 2, si je comprends bien la méthode choisie, avec le thème des nouveaux résidents. Alors, Mme la ministre, avec l'article 2.

Mme Boulet: Merci, Mme la Présidente. Alors, l'article 2 dit ceci: L'article 89 de ce code est modifié par le remplacement de ce qui suit: «90 jours» par les mots «six mois».

Alors, cette modification au Code la sécurité routière est apportée pour étendre la période pendant laquelle le titulaire d'un permis de conduire valide délivré par une autre administration qui s'établit au Québec peut y conduire un véhicule de promenade sans avoir obtenu un permis de la société. La période de six mois qui est proposée correspond à celle dont bénéficie un non-résident qui conduit avec un permis étranger.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que j'ai des remarques, des interventions?

● (15 h 10) ●

M. Bergeron (Verchères): Bien, très brièvement, Mme la Présidente, simplement pour dire que, moi, je suis très heureux de cet article qui vient, pour ainsi dire, préciser, je dirais, une espèce de hiatus qu'il y avait dans le code actuel et qui vient corriger une certaine injustice à l'égard des immigrants, par rapport aux nouveaux arrivants.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, est-ce que je comprends que nous sommes prêts pour l'adoption de l'article 2? Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre.

Grands excès de vitesse

Mme Boulet: Alors, le deuxième thème, c'est Grands excès de vitesse, et on irait avec l'article n° 16. Alors, l'article n° 16 se lit comme suit: L'article 328.1 de ce code, édicté par l'article 52 du chapitre 40 des lois de 2007 et modifié par l'article 41 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement, dans le texte anglais de la partie du premier alinéa qui précède le paragraphe 1°, des mots «to any person who» par «of any person who» — je ne savais pas qu'on changeait les affaires en anglais, moi;

2° par l'insertion, dans les paragraphes 1°, 2° et 3° du premier alinéa et après le mot «routier», des mots «ou un véhicule hors route».

Alors, la justification, je ne sais pas si... la justification, c'est: La première modification à l'article 328.1 du Code de la sécurité routière vise à corriger une faute

de syntaxe dans la version anglaise. Alors, l'agent de la paix suspend le permis «de toute personne qui» et non le permis «à toute personne qui».

La deuxième modification à l'article 328.1 est apportée pour rendre applicable aux conducteurs de véhicules hors route la suspension de permis pour grands excès de vitesse prévue par cette disposition. Une disposition expresse à cet effet est requise, compte tenu de l'article 1 du code qui précise que celui-ci ne s'applique pas aux véhicules hors route, sauf disposition contraire.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai une intervention concernant ces modifications-là?

M. Bergeron (Verchères): Très brève encore une fois, Mme la Présidente. Simplement dire que, d'emblée, il n'y a aucun problème de notre côté pour l'article 16.

Ceci dit, j'aurais peut-être besoin, peut-être, d'une indication de la part de la ministre. Je sais qu'il y a une question qui demeure en suspens encore, qui n'est pas réglée, c'est la question des pénalités pour les personnes âgées de 18 ans et moins. S'il devait y avoir des modifications, j'imagine que ça s'appliquerait également, ces articles concernant les grands excès de vitesse?

Mme Boulet: Tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, vous avez dit: Tout à fait?

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Est-ce que ça répond à votre questionnement?

M. Bergeron (Verchères): Tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que l'article 16 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 17. Mme la ministre.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Beauce-Nord est très attentif et allumé. L'article 16 est adopté. Mme la ministre, pour l'article 17.

Mme Boulet: L'article 17 se lit comme suit: L'article 328.2 de ce code, édicté par l'article 52 du chapitre 40 des lois de 2007, est modifié:

1° par l'insertion, après le mot «véhicule», du mot «routier»;

2° par l'addition de l'alinéa suivant:

«Les articles 209.3 à 209.10 s'appliquent à la saisie avec les adaptations nécessaires.»

Alors, la justification. Ces modifications sont apportées à des fins de concordance et pour éviter toute ambiguïté quant au contexte et aux modalités de la saisie pour un grand excès de vitesse.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai une intervention concernant cet article?

M. Boucher: Bien, je vais être très bref. On est simplement heureux de voir qu'un texte perfectible comme le Code de la sécurité routière se voit justement amélioré, précisé, là, notamment avec le premier changement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Johnson. Est-ce que j'ai d'autres interventions concernant l'article 17? Non? Est-ce que l'article 17 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, pour l'article 18.

Mme Boulet: Alors, pour l'article 18, il y a un papillon. Donc, on va distribuer l'amendement.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, pour l'article 18.

Mme Boulet: Alors, on va commencer par lire l'amendement. Je pense que c'est comme ça que ça fonctionne, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, l'amendement.

Mme Boulet: Alors, l'amendement dit ceci: Au deuxième alinéa de l'article 328.3 proposé par l'article 18, supprimer ce qui suit... Alors, c'est supprimer tout simplement le mot «troisième».

Il y a lieu de supprimer le renvoi au troisième alinéa de l'article 209.11, puisqu'il n'est pas applicable. En effet, l'article 328.3 vise le propriétaire du véhicule saisi qui n'est pas le conducteur, alors que le troisième alinéa de l'article 209.11 vise le propriétaire qui est le conducteur du véhicule saisi.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai une intervention concernant votre amendement, l'amendement que vous apportez? Ça va?

Mme Boulet: Ça va. Alors là, il faut lire l'article 18?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Ouellette: Wouh! Wouh! vous l'adoptez?

La Présidente (Mme Doyer): Bien, pas nécessairement.

M. Ouellette: Non?

La Présidente (Mme Doyer): On peut adopter tantôt l'amendement et l'article tel qu'amendé, mais c'est à votre... Mme la ministre, est-ce que vous désirez... est-ce qu'on peut adopter l'amendement? Il convient à tout le monde?

M. Ouellette: On va adopter l'amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, d'accord. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Ouellette: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, l'article 18: L'article 328.3 de ce code, édicté par l'article 52 du chapitre 40 des lois de 2007, est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant...

Alors, vous avez sur votre feuille, c'est écrit: «Les deuxième, troisième et quatrième...», donc il faut enlever le «troisième», là, l'amendement sert justement à ça. Donc: «Les deuxième et quatrième alinéas de l'article 209.11 et les articles 209.12 à 209.15 s'appliquent à la saisie avec les adaptations nécessaires.»

Alors, l'article 328.3 du code établit les conditions de remise en possession d'un véhicule saisi à la suite d'un grand excès de vitesse à l'égard du propriétaire qui n'était pas le conducteur lors de la saisie. L'article 18 du projet de loi modifie l'article 328.3 pour tenir compte des conditions de remise en possession prévues à l'article 209.11.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 18?

M. Boucher: Peut-être simplement dire qu'il est très intéressant de voir le Code de sécurité routière, là, disons, adopter des mesures qui sont, disons, plus intenses pour contrer, finalement, les grands excès de vitesse.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Johnson. Est-ce que l'article 18... Je n'ai aucune autre intervention?

M. Ouellette: Non, madame.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 18, tel qu'amendé, est adopté?

M. Ouellette: Adopté, madame.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme la ministre, pour l'article 19.

Mme Boulet: L'article 19, Mme la Présidente, se lit comme suit:

L'article 328.4 de ce code, édicté par l'article 52 du chapitre 40 des lois de 2007, est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

«Le premier alinéa de l'article 202.6.3, les articles 202.6.4 et 202.6.5, le deuxième alinéa de l'article 202.6.6,

les articles 202.6.7 et 202.6.9 à 202.6.12 et les deuxième et troisième alinéas de l'article 209.11 s'appliquent à la saisie avec les adaptations nécessaires.»

Alors, l'article 328.4 du Code de la sécurité routière établit les conditions de remise en possession d'un véhicule saisi à la suite d'un grand excès de vitesse à l'égard du propriétaire qui était le conducteur lors de la saisie.

L'article 19 du projet de loi modifie l'article 328.4 pour tenir compte des conditions de remise en possession prévues à l'article 209.11.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 19? Non? Est-ce que l'article 19 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, pour l'article 20, on a un papillon.

Mme Boulet: On a un papillon, effectivement.

M. Ouellette: Où est-il, le papillon?

Mme Boulet: L'amendement se lit comme suit...

Une voix: On ne l'a pas eu.

Mme Boulet: O.K. Ils ne l'ont pas eu, excusez-moi.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, c'est ça, on va attendre que le papillon soit distribué.

Mme Boulet: Oui, oui. Il n'y a pas de problème, qu'il soit distribué...

M. Ouellette: Qu'il ait atterri.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre.

● (15 h 20) ●

Mme Boulet: Alors, l'amendement se lit comme suit: Remplacer le paragraphe 1° de l'article 20 par le suivant:

Par l'addition, à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante: «Le présent alinéa s'applique, aux mêmes conditions, au conducteur d'un véhicule hors route.»

Cet amendement est apporté pour éviter toute ambiguïté et s'assurer de l'adéquation de la référence à l'article 328.4 du code qui vise uniquement le propriétaire conducteur d'un véhicule routier.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'amendement est adopté? Est-ce que j'ai des interventions? Ça va. Est-ce que l'amendement à l'article 20 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 20, tel qu'amendé...

Mme Boulet: Alors, l'article 20, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, c'est ça...

Mme Boulet: L'article 328.5 de ce code, édicté par l'article 42 du chapitre 14 des lois de 2008, est modifié:

1° par l'insertion, dans le premier alinéa et après le mot «routier», des mots «ou d'un véhicule hors route»;

2° par le remplacement, dans le premier alinéa, de ce qui suit: «au paragraphe 1°» par ce qui suit: «à l'un des paragraphes 1° à 3°»;

3° par l'addition, à la fin du premier alinéa, de ce qui suit: «, suivant la situation applicable».

Alors, cette modification est apportée, d'une part, pour prévoir qu'un conducteur de véhicule hors route dispose d'un recours en révision à la suite de la suspension de son permis pour un grand excès de vitesse.

D'autre part, cette modification vise à corriger une référence incomplète à l'article 328.1 du code de façon à rencontrer l'objectif poursuivi par le législateur visant à faire en sorte que tout conducteur dont le permis est suspendu pour 30 ou 60 jours à la suite d'un grand excès de vitesse puisse bénéficier d'un recours spécifique en révision.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 20?

M. Boucher: Peut-être simplement...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien oui, merci. Peut-être simplement dire que voilà un bel équilibre quant au fait de renforcer, finalement, les mesures visant à contraindre les excès de vitesse, on s'assure quand même de garder les droits auxquels peuvent... les droits qui sont déferés aux citoyens du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Johnson. Est-ce que j'ai d'autres interventions?

M. Ouellette: Non, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 20, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Radars photo

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, pour l'article 41.

Mme Boulet: L'article 41...

Une voix: ...des radars photo...

Mme Boulet: Oui, ici, on change, là, on est dans les radars photo. Alors, l'article 41 se lit comme suit: L'article 592.3 de ce code, édicté par l'article 72 du chapitre 40 des lois de 2007, est modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «est réputé...»

M. Boucher: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, un instant, un instant.

M. Boucher: Le porte-parole officiel a dû quitter momentanément. Comme on change de bloc en matière, là, de sujets, serait-il possible de suspendre temporairement les travaux en attendant que M. Bergeron puisse... bien, le porte-parole puisse réintégrer la commission?

La Présidente (Mme Doyer): Je vous dirais qu'avec la bonne collaboration de tout le monde et l'assentiment de tout le monde, Mme la ministre, si vous voulez suspendre les travaux...

Mme Boulet: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Boucher: Peut-être qu'on pourrait même aller le chercher, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je veux bien. Je veux bien. Mais, vous savez, cette commission-là fonctionne généralement, je dirais, bien, avec une bonne collaboration des parlementaires, alors... Mais pas trop longtemps quand même, là. Ça, c'est la présidente qui dit ça.

Donc, je vais suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 23)

(Reprise à 15 h 24)

La Présidente (Mme Doyer): Comme votre charmant collègue a dit, nous sommes rendus aux remarques finales. Non, ce n'est pas vrai, ce n'est pas vrai. Alors, nous reprenons les travaux de la commission. Nous sommes dans le bloc Radars photo et nous vous attendions avec patience. Mme la ministre, pour l'article 41 concernant les radars photo.

Mme Boulet: Ça va, collègues, l'article 41?

M. Bergeron (Verchères): Je vais...

Mme Boulet: Oui, on va vous attendre.

M. Bergeron (Verchères): Je vais m'y rendre. Vous pouvez commencer à le lire, Mme la ministre, le temps que...

Mme Boulet: O.K. Alors, l'article 41 se lit comme suit:

L'article 592.3 de ce code, édicté par l'article 72 du chapitre 40 des lois de 2007, est modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «est réputé être le propriétaire du véhicule routier» par les mots «et l'emprunteur d'une voiture de prêt d'un garagiste ou d'une voiture d'essai d'un commerçant sont réputés être les propriétaires du véhicule routier»;

2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après le mot «locateur», des mots «ou le prêteur»;

3° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après le mot «locataire», des mots «ou l'emprunteur».

L'article 592.3 du Code de la sécurité routière s'inscrit dans le cadre du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et la surveillance aux feux rouges. Les modifications qui y sont proposées visent à étendre la présomption de propriété prévue au premier alinéa à l'emprunteur à court terme d'une voiture de prêt ou d'essai. Ainsi, les garagistes ou les concessionnaires d'automobiles qui prêtent des véhicules à leurs clients pourront bénéficier du même processus que les locataires à court terme de voitures. Ainsi, plutôt que de recevoir le constat d'infraction, les prêteurs pourront, à la demande de la personne autorisée, fournir les renseignements nécessaires à la signification d'un constat d'infraction à leur client fautif pour éviter d'être eux-mêmes responsables de l'infraction.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai une intervention concernant l'article 41?

Une voix: Il n'y en a pas.

La Présidente (Mme Doyer): Non? Vous avez fait signe, mais j'aimerais mieux que vous me disiez non.

M. Bergeron (Verchères): Non, tout va bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Tout va bien? C'est clair. Alors, est-ce que l'article 41 est adopté?

Des voix: Adopté.

Véhicules lourds et véhicules-outils

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, nous en sommes au bloc Véhicules lourds et véhicules-outils. L'article 28, nous avons un papillon qui va être distribué.

Mme Boulet: Oui. Alors, l'amendement, le papillon remplace entièrement l'article, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, comme il remplace entièrement l'article, nous allons attendre qu'il soit distribué et lu.

Mme Boulet: Oui, c'est ça, tout à fait.

M. Bergeron (Verchères): La justification demeure la même, Mme la ministre?

Mme Boulet: La justification demeure la même?

Une voix: Oui.

Mme Boulet: Oui.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que nous serions prêts à ce que la ministre en fasse la lecture? Oui? Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, remplacer l'article 28 du projet de loi par le suivant:

L'article 473 de ce code est modifié:

1° par l'insertion, au début du troisième alinéa, de ce qui suit: «Sous réserve des conditions que peut fixer le gouvernement par règlement, »;

2° par le remplacement de ce qui suit: «véhicule routier qui nivelle, déblaie ou marque la chaussée d'un chemin public» par ce qui suit: «véhicule de service public»; 3° par l'addition de l'alinéa suivant:

«Aux fins du troisième alinéa, un véhicule de service public est un véhicule routier conçu et aménagé pour la prestation de services essentiels à une collectivité, notamment le véhicule affecté à l'entretien des chemins publics et des parcs, à la collecte des déchets ou à l'entretien d'un réseau de distribution d'énergie.»

Alors, la justification, c'est: L'amendement proposé vise à simplifier l'exception contenue à la fin du troisième alinéa qui autorisait certains véhicules ayant un équipement excédant sa largeur à effectuer certaines tâches sur un chemin public. Ainsi, l'exception ne visera plus seulement que les véhicules qui nivellent, déblaient ou marquent la chaussée. Par règlement, il sera notamment possible d'établir une largeur excédentaire maximale ou encore que les équipements soient en position rétractée lorsqu'ils sont inutilisés.

Une voix: ...

Mme Boulet: Moi, je lis la justification de l'amendement.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Mais c'est parce que je ne l'ai pas, cette justification-là.

Une voix: En bas du livre.

M. Bergeron (Verchères): Ce n'est pas le même, ce qu'elle vient de nous lire.

Une voix: ...celle-là?

Mme Boulet: J'ai lu la...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! c'est ça, ce n'est pas la même que dans le cahier de législation.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Parce que, moi aussi, j'essayais de suivre ici, là...

Mme Boulet: Bien, je peux la lire, la justification de l'article, là, mais c'est... On peut vous la passer. Moi, je n'ai pas de problème, on va...

M. Bergeron (Verchères): Oui, ce serait gentil.

Mme Boulet: Oui, oui.

M. Bergeron (Verchères): Merci.

Mme Boulet: Ça dit la même chose, mais, effectivement, ce n'est pas mot pour mot.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que j'ai une intervention concernant...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Boulet: Et c'est une proposition qui donne suite à des demandes exprimées par les municipalités, là. Ce n'est pas marqué dans la justification de l'amendement, mais...

● (15 h 30) ●

M. Bergeron (Verchères): Par rapport à cette problématique-là, Mme la ministre, on se souviendra que les contrôleurs routiers nous avaient sensibilisés à une problématique, à savoir que, depuis déjà un certain nombre d'années, on n'exige plus des véhicules qui déblaient, qui font le déneigement, on n'exige plus qu'ils aient un permis pour l'excédent de largeur, puis ainsi de suite, à telle enseigne qu'aujourd'hui les contrôleurs routiers — puis c'est d'ailleurs ce dont ils se plaignaient — ne peuvent plus vraiment intercepter ces véhicules-là parce qu'ils n'ont plus besoin de permis spécial pour faire ce qu'ils font et demandaient à ce qu'on exige d'eux un permis spécial.

Ce que je comprends... Peut-être fais-je erreur, mais ce que je comprends de l'amendement, c'est que, loin de restreindre, on vient accroître le nombre de véhicules qui n'auraient plus besoin de permis pour pouvoir exercer leur fonction, là, la raison pour laquelle ils ont été conçus, là, puis j'ai l'impression, à première vue... Puis à moins que je fasse erreur, puis auquel cas corrigez-moi, là, mais j'ai l'impression, à première vue, que ça va carrément à l'encontre que ce que demandaient les contrôleurs routiers, plutôt que de restreindre, on étend encore davantage.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je peux laisser parler...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, en précisant votre nom, votre fonction au ministère.

M. Corbin (Gervais): Oui, Gervais Corbin. Je suis le chef du Service de normalisation technique au ministère des Transports. Effectivement, les gens de la fraternité des contrôleurs routiers ont mentionné que les véhicules n'étaient pas soumis aux règles normales pour ceux qui détiennent normalement des permis spéciaux. Toutefois, suite aux vérifications qu'on a faites, c'est qu'il y a certaines dispositions qui font en sorte que la majorité des véhicules qui font du déneigement et de l'entretien de chemins publics sont quand même soumis à des normes minimales qui sont prévues dans les normes de signalisation, et il y a un article dans le Code de la sécurité routière qui fait le lien avec ces normes de signalisation là qui obligent quand même ces véhicules-là à avoir un feu jaune lorsqu'ils font des opérations de déneigement, notamment. Donc, l'information qui avait été transmise à ce moment-là avec la fraternité

n'était pas tout à fait exacte, il y a des règles qui s'appliquent pour la signalisation de ces véhicules-là.

Maintenant, par rapport à votre commentaire, c'est que les municipalités se sont plaintes à l'effet qu'ils étaient exemptés dans certaines conditions et pas dans d'autres. Ce qu'on a voulu faire avec l'article, c'est un petit peu harmoniser un petit peu l'ensemble de ces conditions-là. Je vais vous donner un exemple. Un véhicule qui faisait, je ne sais pas, l'entretien d'un chemin pour aller dans un parc, par exemple, ou il y avait des travaux près d'un parc, le véhicule qui devait se rendre et circuler sur le chemin pour se rendre à cet endroit-là, il n'était pas exempté, alors que le véhicule qui faisait l'entretien du chemin l'était. Donc, il y avait des règles, puis eux autres... On n'a jamais, dans le passé, à ma connaissance, là — ça fait 20 ans que je suis dans le milieu — on n'a jamais exigé de permis spéciaux pour les véhicules des municipalités pour faire l'entretien des chemins publics, là. Donc, l'idée, c'était d'harmoniser un petit peu les règles pour qu'un même véhicule puisse faire autre chose que faire de l'entretien du chemin public et qu'il puisse circuler sans permis pour se rendre à des endroits bien spécifiques pour pouvoir bénéficier des mêmes privilèges.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Je comprends de ce que vous me dites deux choses. D'abord, que les contrôleurs routiers n'ont pas, comme on le laissait entendre, besoin qu'un permis soit émis pour pouvoir intervenir s'il n'y a pas de gyrophare, s'il n'y a pas de feu jaune, et ainsi de suite. Ça, c'est déjà prévu dans le Code de la sécurité routière, et ils peuvent le faire appliquer, si je comprends bien.

M. Corbin (Gervais): Dans la majorité des situations, oui.

M. Bergeron (Verchères): Quand vous dites dans la majorité des situations, y a-t-il des situations où ils ne pourraient pas intervenir, alors qu'ils voudraient pouvoir intervenir?

M. Corbin (Gervais): Il y a effectivement certaines situations parce que, dans les normes de signalisation, on prévoit que les véhicules de déneigement... on spécifie que c'est un camion ou une niveleuse qui fait le déneigement, ce qui est la majorité des situations. Par contre, il y a certaines municipalités, parfois, qui utilisent des chargeurs sur roues ou encore des tracteurs de ferme, donc d'autres types de véhicules qui ne sont pas visés par les normes de signalisation. Mais ça ne nécessite pas une modification au Code de la sécurité routière pour les prévoir, il s'agit, tout simplement, d'ajuster les normes de signalisation, puis c'est ce qu'on a l'intention éventuellement de faire.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Ça, ça ne se fera pas dans le cadre du Code de la sécurité routière?

M. Corbin (Gervais): Non, c'est ça, ça peut se faire par une modification aux normes.

M. Bergeron (Verchères): Et est-ce que j'ai raison de penser que, plutôt que d'obliger, comme on le faisait autrefois, l'ensemble des véhicules à obtenir un permis pour faire ce qu'ils ont à faire, là on vient ajouter des véhicules pour lesquels il ne sera plus nécessaire d'obtenir un permis pour faire ce qu'ils ont à faire?

M. Corbin (Gervais): Ça, c'est les mêmes véhicules, sauf que les véhicules sont utilisés pour des fonctions ou des fins différentes. Quand les véhicules font du déneigement de chemins publics, ils sont exemptés en ce qui concerne l'obligation d'avoir un permis spécial. Par contre, lorsque le même véhicule fait d'autres fonctions pour la municipalité, bien, à ce moment-là, ils ne peuvent pas se rendre sur les lieux pour faire cette fonction-là. Donc, c'est juste ces situations-là qu'on veut prévoir au niveau des exemptions.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. Est-ce que Mme la ministre verrait un inconvénient à ce qu'on réserve cet article-là, le temps de pouvoir regarder ça plus attentivement? Parce que ça...

La Présidente (Mme Doyer): Avant de décider de ça, j'aimerais qu'on entende M. le député de Beauce-Nord.

M. Bergeron (Verchères): Oui, oui. Bien, je n'avais pas vu que mon collègue voulait intervenir.

La Présidente (Mme Doyer): Et, après ça, on décidera si on suspend ou...

M. Bergeron (Verchères): Bien sûr, Mme la Présidente, il va sans dire.

La Présidente (Mme Doyer): Parce que peut-être qu'il va nous éclairer sur quelque chose que...

M. Bergeron (Verchères): Bien oui. Bien oui. Bien oui.

M. Grondin: Non, j'aimerais...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, Mme la Présidente. Je ne vois pas les véhicules agricoles. Est-ce qu'ils ne sont pas dans... Ils ne font pas partie du lot, ou quoi, ou il y a-tu un autre... ils vont-ils être encadrés ailleurs dans le projet de loi? Parce que vous savez que, le printemps, il y a beaucoup de véhicules agricoles qui se promènent sur les routes, des fois, qui ont des surlargeurs, puis il faut quand même qu'ils restent légaux.

Une voix: ...

M. Grondin: Les moissonneuses-batteuses...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Oui, c'est pertinent, là.

M. Corbin (Gervais): ...c'est parce que l'article 473, si vous permettez, l'article 473 prévoit que c'est l'équipement ou le chargement qui excède le véhicule. Dans le cas d'une moissonneuse-batteuse, c'est le véhicule lui-même qui excède la norme. À ce moment-là, c'est des équipements qui sont prévus à l'intérieur du Règlement sur les normes de charges et dimensions. Donc, ce n'est pas en vertu de l'article 473, là, qu'on les gère, c'est plus en vertu du Règlement sur les normes de charges et dimensions. Et, à l'intérieur de ce règlement-là, on prévoit des exemptions pour les véhicules agricoles.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça répond bien, M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Ça répond à ma question.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, de consentement, je comprends que nous allons suspendre et l'amendement et l'étude de l'article 28. Nous y reviendrons ultérieurement. Ça va?

Mme Boulet: Oui.

M. Bergeron (Verchères): Juste une question, Mme la Présidente, avant de passer à l'article 29: Est-ce que c'est possible de savoir si l'article 28 conditionne les articles suivants, auquel cas peut-être devrions-nous suspendre également...

Mme Boulet: Il n'y a aucun lien.

M. Bergeron (Verchères): Il n'y a pas de lien. O.K. Bien, allons-y, puis on verra.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, c'est ça, on pourra toujours en juger article par article. Alors, avec l'article 29, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 29, Mme la Présidente, dit ceci: L'article 474 de ce code est modifié:

1° par l'insertion, après la deuxième phrase du troisième alinéa, de la suivante: «Lorsque l'équipement qui excède est situé à l'avant, le feu doit être jaune.»;

2° par le remplacement, dans le troisième alinéa, des mots «lorsque la saillie est» par les mots «lorsqu'une partie de l'équipement excède en saillie»;

3° par le remplacement, dans le troisième alinéa, des mots «l'emplacement de la saillie» par les mots «l'emplacement de l'équipement qui excède»;

4° par l'insertion, après le troisième alinéa, des suivants:

«Un équipement est considéré excéder en saillie lorsqu'il est muni d'une pointe ou d'une arête vive d'une longueur d'au moins 30 cm orientée, si la pointe ou l'arête est située à l'avant, vers l'avant ou, si la pointe ou l'arête est située à l'arrière, vers l'arrière. Le point de départ pour mesurer la partie de l'équipement qui excède en saillie l'avant ou l'arrière d'un véhicule-outil correspond à l'extrémité du mât, du bras ou de la flèche du véhicule où la fourche, le godet ou un autre outil y est fixé.

«Nul ne peut conduire un véhicule-outil sur un chemin public sans que l'équipement du véhicule ne soit en position rétractée.»;

5° par le remplacement, dans le dernier alinéa, des mots «du troisième alinéa» par les mots «des troisième et cinquième alinéas».

La justification, c'est: Les modifications proposées par cet article ont pour but de préciser les dispositions concernant les véhicules dont une partie de l'équipement excède en saillie. Ainsi, les modifications proposées précisent ce qu'est un équipement excédant en saillie et le point de départ pour mesurer un tel équipement.

L'article propose également d'interdire aux conducteurs de véhicules-outils de circuler, sauf lorsqu'ils effectuent un travail sur le chemin public sans que le ou les équipements du véhicule soient en position rétractée.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai une intervention concernant l'article 29?

M. Bergeron (Verchères): Bien, simplement dire, Mme la Présidente, que le mât, le bras, la flèche, le godet...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: ...vers l'arrière, vers l'avant, vers la pointe...

● (15 h 40) ●

M. Bergeron (Verchères): Vers l'arrière, vers l'avant, l'arête vive...

La Présidente (Mme Doyer): Mais qu'est-ce que ça vous occasionne comme...

Une voix: Comme malaise.

La Présidente (Mme Doyer): ...comme malaise?

M. Bergeron (Verchères): Ça ne m'occasionne aucun malaise, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Ou inspiration?

M. Bergeron (Verchères): ...je veux simplement...

Une voix: Des images mentales.

M. Bergeron (Verchères): D'abord, une arête vive, là, ça peut vouloir dire plein d'affaires. Alors, j'aimerais bien comprendre ce qu'en transport on entend par «arête vive». Quant aux autres dispositions, le mât, le bras, la flèche... Le bras, ça, ça peut vouloir dire plein d'autres affaires aussi.

La Présidente (Mme Doyer): La poche, le godet.

M. Bergeron (Verchères): La flèche, la fourche, le godet, dois-je comprendre qu'à travers cette belle énumération, cette énumération très poétique, on couvre l'ensemble des situations possibles et imaginables?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre. Oui, redites votre nom, ça vaut la peine.

Une voix: Oui...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Vous allez rester à l'histoire, là, le savez-vous?

Une voix: On veut savoir de qui ça vient.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va être inscrit, là.

M. Corbin (Gervais): Oui, Gervais Corbin.

La Présidente (Mme Doyer): Bon.

M. Corbin (Gervais): Donc, c'est ça, on prévoit...

La Présidente (Mme Doyer): Il est sidéré.

M. Corbin (Gervais): Disons, on a énuméré tout ce qu'il était possible de retrouver à l'extrémité d'un véhicule-outil, autrement dit. Au niveau de la saillie, bien on définit... La difficulté... Pourquoi on modifie l'article, c'est beaucoup parce qu'il y avait de la difficulté au niveau de l'interprétation faite par les contrôleurs routiers puis les gens de l'industrie, il y avait un petit peu de confusion.

Au niveau du sens lui-même, on ne change absolument rien au sens en tant que tel, sauf qu'au niveau de l'application est-ce que c'est une saillie, est-ce que ce n'en est pas une, donc on a décidé de faire une définition pour préciser justement dans quelles circonstances ça se trouve à... on retrouve à être une saillie. Et, pour nous, une saillie, il faut que ce soit un objet pointu, si on veut, d'une longueur d'au moins 30 cm, à ce moment-là, parce que...

M. Bergeron (Verchères): 30 cm dépassant la largeur habituelle?

M. Corbin (Gervais): En longueur, si on veut.

Mme Boulet: Du véhicule.

M. Corbin (Gervais): Parce que, quand c'est en saillie, bien, à ce moment-là, en termes de sécurité, c'est problématique parce que c'est une pointe qui peut entrer à l'intérieur du véhicule puis, à la limite, se rendre jusqu'au conducteur. Donc, il y a une préoccupation de sécurité. Donc, c'est la raison pour laquelle on a identifié, là, les saillies, pour pouvoir...

M. Bergeron (Verchères): ...une saillie à l'arrière ou une saillie sur les côtés?

M. Corbin (Gervais): C'est en arrière ou en avant actuellement, ce genre de saillie là.

M. Bergeron (Verchères): O.K. On ne parle pas d'une largeur excessive, là?

M. Corbin (Gervais): Non, non, non. On parle plus... c'est plus en avant et en arrière, là, donc, qu'on parle de saillie. Donc, c'est lors d'un impact en arrière ou d'un impact en avant. Et puis on exige le véhicule d'escorte lorsque la saillie, justement, est trop importante pour avoir une protection dans le sens de la saillie.

M. Bergeron (Verchères): Puis, pour des saillies en largeur, je ne sais pas si... Légalement, on parle toujours

d'une saillie, mais, pour des saillies en largeur, j'imagine que ça relève d'un autre article, ça?

M. Corbin (Gervais): Oui, c'est ça, ce n'est pas visé par cet article-là, effectivement.

M. Bergeron (Verchères): Et je repose ma question: Une arête vive en saillie avant ou en saillie arrière, ce serait quoi, par exemple?

Mme Boulet: C'est celle-là? C'est en haut ici, Gervais?

M. Corbin (Gervais): Oui. C'est ça, c'est... Tout simplement, je vais vous donner un exemple. Un chariot élévateur ou un chargeur sur roues, il y en a qui ont des espèces de fourchettes pour transporter des tapis, puis, à ce moment-là, c'est une...

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez l'air d'avoir des tableaux, des exemples, et peut-être qu'on pourrait...

M. Corbin (Gervais): Oui. Bien, c'est ça, on a des petits dessins.

Mme Boulet: Ça, ça l'est, ta saillie, là, Gervais?

M. Corbin (Gervais): Oui, c'est des exemples de saillie, là.

Mme Boulet: C'est des exemples de saillie.

La Présidente (Mme Doyer): Je vous inviterais à les faire circuler, peut-être, ou les montrer.

M. Corbin (Gervais): Ici, on a un meilleur exemple, là, Mme Boulet.

Mme Boulet: ...regarde ici... Bon, ici, c'est mieux. Regarde, c'est mieux, celui-là.

La Présidente (Mme Doyer): Une image vaut mille mots.

M. Ouellette: Les arêtes vives sont en haut.

M. Bergeron (Verchères): Puis, si l'arête n'est pas vive, là, ça ne dérange pas?

M. Corbin (Gervais): S'il y a moins de 30 cm, à ce moment-là c'est moins préoccupant sur le plan de la sécurité.

M. Grondin: Parce qu'il y a eu des accidents avec ça, là, les «loaders» avec des fourches en avant, des fois, là...

La Présidente (Mme Doyer): Ça dépasse.

M. Grondin: ...ils arrivent dans le chemin, là, le conducteur, des fois, il n'a pas toujours conscience qu'il y a une fourche en avant de lui de 10 pieds. Moi, chez nous, il y a quelqu'un qui s'est fait tuer l'année passée avec ça, là.

M. Bergeron (Verchères): Avez-vous quelque chose qui pourrait s'apparenter à une poutre qui dépasse à l'arrière? Ça, ce n'est pas considéré comme une arête vive, mais ça peut être très dangereux pour le...

Mme Boulet: Mais ça, d'après moi, ils n'ont pas le droit.

M. Corbin (Gervais): Non, mais là on parle de véhicules-outils. L'exemption, elle s'applique uniquement aux véhicules-outils. Quand tu transportes une poutre, ça s'applique... c'est sur un véhicule à plateau, si on veut, puis, à ce moment-là, bien il y a des permis spéciaux qui sont requis lorsque les excédents sont trop importants, et puis il y a la signalisation, là, qui s'applique dans ces cas-là.

M. Bergeron (Verchères): Les anciennes remorqueuses, là, qui ont comme une espèce d'espar, là, qui dépasse à l'arrière du véhicule, là, alors, qu'on peut assimiler à une poutre, est-ce que ça, ça entre dans la définition d'une arête vive?

M. Corbin (Gervais): Non. À ce moment-là, cet équipement-là, si on veut, n'excède pas l'arrière du véhicule de plus de un mètre et demi habituellement, ce qui fait que ce n'est pas visé par l'article 474. On parle vraiment de véhicules-outils, là, donc de chargeurs sur roues principalement, là, d'autres types d'équipement un peu spécialisés comme ça.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ces explications conviennent à tous les parlementaires? M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Ça me va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ça vous va. Alors, est-ce que l'article 29 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, nous allons passer à l'article 32. Mme la ministre, pour l'article 32.

Mme Boulet: Alors, l'article 32 se lit comme suit: L'article 497 de ce code est remplacé par le suivant:

«497. Sous réserve d'un règlement adopté par une municipalité, nul ne peut, dans les milieux résidentiels où la vitesse permise est de 50 km/h ou moins, procéder à des opérations de déneigement d'un chemin public avec une souffleuse à neige d'une masse nette de plus de 900 kg sans la présence d'un surveillant circulant à pied devant celle-ci.»

Alors, la justification, c'est: En plus d'une reformulation, cet article a pour but de préciser que le surveillant d'une souffleuse à neige doit circuler à pied à l'avant de celle-ci. Il a également pour but de répondre aux demandes des municipalités voulant permettre, par règlement, à un tel surveillant de circuler à bord d'un autre véhicule routier.

Ces modifications seront complétées par l'insertion d'un pouvoir réglementaire, tel que proposé par l'article 44 du projet de loi, à l'article 626 du Code de la sécurité routière.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai une intervention concernant l'article 32?

M. Bergeron (Verchères): Si je comprends bien, Mme la Présidente, à moins qu'une municipalité prévoie autre chose par règlement, lorsqu'il y a déneigement au moyen d'une souffleuse, le surveillant doit déambuler à pied devant ladite souffleuse.

Une voix: ...une grosse souffleuse de ville...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mme Pelletier va...

La Présidente (Mme Doyer): En vous nommant et votre fonction.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Stéphanie Cashman-Pelletier, chef du Service des politiques de sécurité au ministère des Transports. C'est ça, oui. Alors, ça prend, normalement, ça prend le surveillant à pied à l'avant de la souffleuse. S'il y a un règlement municipal, à ce moment-là il y aura une exemption, il pourra circuler à bord d'un véhicule.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Un instant! Un instant! Un instant.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Tout à fait. Dans une zone de 50, les quartiers... les zones résidentielles, là, tel que mentionné à l'article, de 50 km/h. Tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'intervention de M. le député de Beauce-Nord, c'est parce que... Des fois, j'ai l'air tannante, hein, fatigante, mais c'est pour donner une chance... Surtout dans une salle où il n'y a pas de caméra...

Une voix: Si c'est juste un air...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, c'est un air...

M. Grondin: On n'aurait jamais pensé...

La Présidente (Mme Doyer): ...mais, vous savez, c'est pour donner une petite chance, puis que votre remarque soit aussi dans les galées, M. le député. Alors, ça va. Est-ce que j'ai d'autres interventions?

M. Bergeron (Verchères): Oui. Bien, j'aimerais poursuivre...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): ...sur ma première question: Pourquoi est-ce que, si la municipalité le prévoit, ça devient, aux fins du Code de la sécurité routière, acceptable que le surveillant ne déambule pas devant la souffleuse si, en temps normal, on juge qu'ils doivent procéder ainsi?

La Présidente (Mme Doyer): Madame.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Dans certains endroits, particulièrement des endroits un peu semi-ruraux où la limite de vitesse est quand même 50 km/h et où le déneigement se fait la nuit, par exemple, ça peut être plus sécuritaire et plus efficace comme opération de déneigement que le surveillant circule à véhicule, et on ne met pas en question la sécurité des piétons parce qu'on sait que, la nuit, il n'y a à peu près pas de piétons la nuit. Et donc c'est ça. Alors, c'est dans des cas comme ça, par exemple, où la municipalité pourrait réglementer. Et il y aura également un pouvoir réglementaire, et il y aura un amendement, là, qui sera également proposé au pouvoir réglementaire, là, pour proposer un pouvoir de désaveu également à cette mesure-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): C'est donc dire qu'une municipalité qui déciderait de façon un petit peu arbitraire de décréter que, pour toutes les opérations de déneigement, le surveillant peut prendre place dans un véhicule, à ce moment-là ce règlement municipal pourrait être désavoué par le ministère?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Il y aura un amendement dans ce sens-là qui sera proposé à la commission un peu plus tard dans les travaux, dans le cours des travaux.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

Une voix: Qui touche cet article-là?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): L'article 44, oui.

M. Bergeron (Verchères): On n'est peut-être pas mieux d'étudier tout ça ensemble?

Mme Boulet: Il est là, le 44. C'est parce qu'on est à 32, puis le 44 est dans... il est dans le même bloc...

M. Bergeron (Verchères): O.K. Quand vous dites plus tard, c'est plus tard là, là.

Mme Boulet: ...il est dans le même bloc, dans le même bloc, là.
● (15 h 50) ●

M. Bergeron (Verchères): C'est plus tard là, là.

Une voix: Avant que tu ailles souper, hein?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Un petit peu plus tard. Celui-là, on ne peut pas l'étudier maintenant parce qu'il a besoin d'une décision, là, du Conseil des ministres.

M. Bergeron (Verchères): Bon. On peut-u mettre tout sur la glace en attendant?

La Présidente (Mme Doyer): Bien, celui-là étant l'article 44...

Mme Boulet: 44, c'est quoi qui va être 44? C'est 32. Y en a-tu d'autres qui vont avec...

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Non.

Mme Boulet: Alors, on pourrait mettre 32 et 44 sur la glace, là.

La Présidente (Mme Doyer): Puis on y reviendra lorsqu'on discutera de 44. Est-ce que je comprends que c'est ça que vous voulez faire? On va suspendre 32. Donc, on suspend 32 et, lorsque nous aborderons l'article 44, nous reviendrons sur 32. Ça va?

Mme Boulet: On va attendre pour les deux parce qu'ils doivent... ça va prendre une décision du Conseil des ministres pour le 44.

La Présidente (Mme Doyer): Ah oui? Bon, d'accord. Alors donc, on suspend 32 et on suspend 44 tout de suite. C'est ça, Mme la ministre?

Mme Boulet: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous allons aborder l'article 36.

Mme Boulet: L'article 36, Mme la Présidente, se lit comme suit: L'article 517.1 de ce code est modifié par l'addition de l'alinéa suivant:

«Les dispositions du paragraphe 6° du premier alinéa ne s'appliquent que si la charge par essieu ou la masse totale en charge dépasse la limite de charge normalement autorisée, à savoir la limite de charge permise en l'absence de restrictions déterminées en vertu de l'article 419 ou d'un permis spécial de circulation.»

Alors, la justification, c'est: Les dispositions de cet article ont pour but d'éviter que certaines amendes soient doublées, notamment durant la période de dégel, pour des infractions relatives à la charge par essieu ou à la masse totale commises sur un pont ou un viaduc non affecté par les conditions climatiques. En effet, en période de dégel, les limites de charge sont réduites pour tenir compte de la capacité des chaussées. La capacité du pont n'est pas affectée durant cette période. Par exemple, suivant les dispositions actuelles, un contrevenant voit doubler son amende s'il circule en surcharge en période de dégel sur un pont, même si sa charge est inférieure à celle autorisée pour le pont.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai une intervention concernant l'article 36?

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): J'aurais quelques précisions à demander. Si je comprends bien, la charge qui est, en période de dégel, exigée pour circuler sur un pont est moindre que la charge qui est exigée pour circuler sur une chaussée normale.

Une voix: En période de dégel.

Mme Boulet: En période de dégel.

M. Bergeron (Verchères): Oui, oui, en période de dégel.

Mme Boulet: C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, c'est ce que, moi, j'en comprends, qu'en période de dégel, sur la chaussée, il y a des fluctuations des poids, alors que le pont, la structure, elle, que ce soit en gel ou en dégel, elle peut supporter le même poids de façon, à l'année longue, continue. M. Corbin, c'est ça?

M. Corbin (Gervais): C'est bien ça.

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin, ça va?

M. Corbin (Gervais): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, M. le député?

M. Bergeron (Verchères): Non, ça ne va pas du tout.

La Présidente (Mme Doyer): Ça ne va pas du tout? Alors...

M. Bergeron (Verchères): Dans le deuxième paragraphe de la justification, on dit: «Par exemple, suivant les dispositions actuelles, un contrevenant voit doubler son amende s'il circule en surcharge en période de dégel sur un pont même si sa charge est inférieure à celle autorisée pour le pont.» C'est donc dire qu'il aurait, si je comprends bien, selon les dispositions actuelles, une charge qui serait trop élevée pour la chaussée, donc il se voit pénaliser à ce niveau-là et il se voit pénaliser également sur le pont, même si sa charge, la charge qui a fait en sorte qu'il était pénalisé sur la chaussée, même si cette charge-là, elle est en deçà de ce qui est permis ou en deçà de ce qui, normalement, devrait être pénalisé pour le pont. C'est ça?

M. Corbin (Gervais): Exact.

M. Bergeron (Verchères): Pourquoi les dispositions sont comme ça actuellement si on est conscient du fait qu'il n'y a pas... on n'a pas besoin... que la même charge sur la chaussée ne va pas avoir le même impact sur le pont?

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): O.K. C'est qu'il faut comprendre que les amendes sont doublées lorsqu'on circule en surcharge sur un pont qui est affiché «interdit en surcharge». Donc, à partir de là, en période de... Autrement dit, la capacité du pont, c'est la limite qui est prévue au règlement pour ce type d'affichage là. Comme la réglementation change en période de dégel, bien la limite du pont diminue en période de dégel, ce qui n'est pas logique, dans le

sens où la capacité du pont n'est pas affectée par le dégel, comme on le mentionnait tantôt. Donc, à ce moment-là, elle ne devrait pas être réduite, la limite de charge de ce pont-là, en période de dégel. Sauf qu'actuellement, de la façon dont c'est libellé, il y a une réduction de la limite de charge du pont en période de dégel. Donc, le transporteur qui circule avec une charge au-delà de la limite permise en période de dégel arrive sur le pont avec une charge en deçà de la limite en période normale et se trouve quand même... trouve à avoir une amende qui est doublée parce qu'il circule sur le pont, alors qu'il ne devrait pas avoir d'amende doublée parce qu'il est en deçà de la limite de charge en période normale, puis c'est ça qu'on voulait corriger par l'article.

M. Bergeron (Verchères): Mais, s'il est en deçà de la limite permise en temps normal, il ne devrait pas être pénalisé pour avoir circulé sur le pont?

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Il se trouve à être pénalisé d'avoir circulé sur le pont actuellement en doublant l'amende. Par contre, quand il circule sur le pont, pour se rendre sur le pont, il a quand même circulé sur la chaussée.

M. Bergeron (Verchères): Ça, je le comprends.

M. Corbin (Gervais): Puis, à ce moment-là, il est en...

M. Bergeron (Verchères): Puis là il est pénalisé pour ça.

M. Corbin (Gervais): C'est ça, il est pénalisé pour ça. Quand il arrive sur le pont, on dit que l'amende est doublée. Mais, dans ce cas-là, elle ne devrait pas l'être. Bien, on est d'accord, c'est qu'on corrige pour que l'amende ne soit pas doublée lorsqu'il est en deçà de la période normale.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Ce que j'essaie de comprendre, c'est comment il se fait que la disposition actuelle fait en sorte que, même s'il est en deçà de ce qui est permis en période normale, il est quand même pénalisé sur le pont. C'est une erreur qui s'est glissée dans la législation puis qu'on... à un moment donné, on a dit: Mais ça n'a pas de bons sens, ça?

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Disons que c'est... Je ne sais pas si c'est une erreur, mais, en tout cas, on ne l'avait pas vue, cette... C'est une coquille, mais ce n'est pas des situations qui sont nécessairement fréquentes. On a eu quelques cas qu'on a constatés, puis là on a dit: Effectivement, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Donc, c'est pour ça qu'on propose la modification réglementaire. Mais ce n'est quand même pas des situations, là, quand même très, très fréquentes, là, ce genre de chose là. Mais ça nécessite effectivement une correction.

M. Bergeron (Verchères): Permettez-moi une question de nature strictement juridique. Moi, je suis le propriétaire d'un véhicule qui vient de circuler sur le

pont avec une charge en deçà de la limite qui est permise en temps normal, puis on me pénalise. Bien, moi, je peux contester ça, dire: Regarde, j'ai droit à tant de tonnes sur le pont, je suis en deçà de ça puis, malgré tout, je suis pénalisé.

M. Corbin (Gervais): Les textes légaux sont quand même assez précis là-dessus. C'est que, du moment où... quand tu es en période de dégel, la charge autorisée sur le pont diminue de la même façon. Donc, elle n'est pas maintenue à la limite de la période normale, elle est réduite à la limite de la période de dégel. Donc, il n'y a pas de contestation possible, selon moi.

M. Bergeron (Verchères): Ça peut être en deçà de ce qui est permis en temps normal, mais quand même au-dessus de... Une situation comme celle qu'on décrit, là, c'est, par exemple... Je reprends mon cas, là. Mon camion, il est en deçà de ce qui est permis en temps normal, mais c'est quand même au-dessus de la proportion de réduction prévue. Conséquemment, je suis doublement pénalisé. C'est ça?

M. Corbin (Gervais): Exactement.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Mon autre question est de nature plus technique. Je comprends que la structure de béton ou d'acier qui supporte le pont, là, elle, hiver comme été, ça ne change pas grand-chose. Mais il y a une chaussée par-dessus, là, et cette chaussée-là est-elle affectée par le dégel puis par les fluctuations de poids des différents camions?

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Non, pas du tout.

M. Bergeron (Verchères): Pas du tout.

M. Corbin (Gervais): Bien, on n'a pas de structure de chaussée en dessous. La période de dégel...

M. Bergeron (Verchères): Elle n'affecte pas la partie supérieure, elle affecte les assises.

M. Corbin (Gervais): C'est parce qu'il y a de l'eau qui s'accumule dans la chaussée, puis c'est cette eau-là qui fait qu'elle est prise en sandwich, si on veut, là. Donc, sur un pont, ça ne se produit pas, ce genre de phénomène là.

M. Bergeron (Verchères): Donc, ça n'a pas d'effet sur la couche d'asphaltage.

M. Corbin (Gervais): Pas du tout.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Je comprends. C'est bon.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va?

M. Bergeron (Verchères): ...effectivement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'article 36 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, nous en sommes toujours...

M. Ouellette: ...36, Mme la Présidente, pas 32?

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Ouellette: Vous étiez à 36, hein, 36.

La Présidente (Mme Doyer): 32. 32. Comment ça que c'était... Oui, 36, c'est correct, c'est correct.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Une chance que je vous ai, M. le député de Chomedey. Alors, est-ce que l'article 36 est adopté?

Des voix: Adopté

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, nous en sommes toujours aux véhicules lourds et véhicules-outils, à l'article 37. Mme la ministre.

● (16 heures) ●

Mme Boulet: Mme la Présidente, l'article 37 se lit comme suit: L'article 519.15.3 de ce code, édicté par l'article 66 du chapitre 40 des lois de 2007, est modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «et qu'il ne soit en bon état de fonctionnement» par ce qui suit: «, qu'il ne soit en bon état de fonctionnement et qu'il ne permette la lecture des données de programmation»;

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

«Un exploitant ne peut également laisser conduire un véhicule lourd qui intègre toute forme de technologie qui permet au véhicule de circuler à une vitesse supérieure à 105 km/h malgré l'activation du limiteur de vitesse ou qui permet de camoufler les données de programmation autorisant l'atteinte d'une telle vitesse.»

Cette disposition a pour but de faciliter l'application de l'activation obligatoire des limiteurs de vitesse pour certains véhicules lourds. Ainsi, les dispositions du paragraphe 1° de cet article ont pour but de préciser que le limiteur de vitesse d'un véhicule lourd doit, en plus d'être en bon état de fonctionnement, permettre la lecture de ces données de programmation. Cette mesure vise à éviter qu'un exploitant invoque que le limiteur de vitesse de son véhicule était activé et réglé adéquatement et qu'il était en bon état de fonctionnement, mais que seule la fiche permettant la lecture des données de programmation était abîmée.

Le nouvel alinéa proposé vise à empêcher un exploitant de véhicule lourd de laisser conduire un véhicule doté d'un limiteur de vitesse qui respecte les dispositions du premier alinéa, mais intégrant toute forme de technologie qui contourne l'utilisation du limiteur de vitesse ou cache les réelles données de programmation de ce dernier.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai une intervention concernant l'article 37?

M. Bergeron (Verchères): Bien sûr, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): En fait, je suis un petit peu... nos amis anglophones diraient «flabbergasté» par la dernière explication: «Le nouvel alinéa proposé vise à empêcher un exploitant de véhicule lourd de laisser conduire un véhicule doté d'un limiteur de vitesse qui respecte les dispositions du premier alinéa, mais intégrant toute forme de technologie qui contourne l'utilisation du limiteur de vitesse ou cache les réelles données de programmation de ce dernier.» Un exploitant de véhicule lourd doit empêcher de laisser conduire un véhicule dans lequel il y aurait cette technologie qui vise à contourner le limiteur de vitesse. Moi, la question que je me pose, c'est: Comment ça se fait qu'un exploitant de véhicule lourd laisse cette technologie être installée dans son camion?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Corbin.

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Ce n'est pas nécessairement tous les exploitants de véhicules lourds qui sont d'accord à avoir une limite de vitesse réglée à 105 km/h.

M. Bergeron (Verchères): Ça, on le conçoit bien.

M. Corbin (Gervais): Donc, à ce moment-là, ces mêmes exploitants de véhicules lourds... On parle habituellement de petits transporteurs parce que, quand tu as une grosse flotte, tu as intérêt à avoir un contrôle, là, sur tes conducteurs. Mais les plus petits... certains petits exploitants de véhicules lourds font des démarches pour justement by-passer leurs systèmes de limiteur de vitesse.

M. Bergeron (Verchères): Je vais vous poser...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron (Verchères): Merci, Mme la Présidente. Je vais vous poser ma question plus crûment. L'article, tel que formulé, laisse entendre la chose suivante: On te permet d'installer de la technologie qui te permet de contourner la limite de vitesse à 105 km/h, mais on ne te permet pas de laisser conduire le véhicule dans lequel tu as installé cette nouvelle technologie là. Je trouve ça un peu curieux. C'est comme si, tel que libellé, on disait à l'exploitant: Tu peux l'installer, mais tu ne peux pas le laisser conduire. On devrait, au départ, à moins... Et là c'est peut-être la raison du pourquoi, là, on devrait, au départ, dire: Il n'est pas permis, un peu comme les détecteurs de radars, il n'est pas permis d'installer quelque technologie qui permette de contourner l'utilisation du limiteur de vitesse ou qui cache les réelles données de programmation de ce dernier, à moins — et c'est ce que j'allais dire — que ce même exploitant de véhicules lourds circule au-delà des frontières du Québec puis qu'à ce moment-là il est possible pour lui de circuler à plus que 105 km/h. Je ne sais pas, j'essaie de comprendre pourquoi on a décidé de légiférer sur le fait qu'on laisse le véhicule être conduit plutôt que sur le fait d'empêcher qu'on puisse installer quelque technologie qui vienne contourner les effets du limiteur de vitesse.

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Moi, ce que j'en comprends, quand on interdit l'installation d'un équipement en tant que tel...

Des voix: ...

M. Corbin (Gervais): Lorsqu'on interdit l'équipement en tant que tel, il faut que ce soit un acte qui soit fait au Québec, je pense. Donc, si l'installation se fait par un transporteur étranger, à ce moment-là on... puis qui vient au Québec, bien on ne pourrait pas intervenir. Donc, la façon dont on l'a libellé, c'est pour viser l'ensemble des exploitants qui circulent au Québec, qu'ils soient Québécois ou étrangers.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, donc, comme on n'est pas capable de légiférer sur l'installation de ladite technologie dans l'ensemble des camions qui circuleraient au Québec, on légifère sur le fait que ce véhicule-là soit sur les routes. C'est ça?

M. Corbin (Gervais): Oui.

M. Bergeron (Verchères): O.K.

Une voix: ...M. Corbin?

M. Corbin (Gervais): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je pense que la chose est comprise.

M. Bergeron (Verchères): Bien, ça demeure toujours un peu curieux, mais c'est compréhensible.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Bon, d'accord. Alors, l'explication ayant satisfait le député de Verchères, est-ce que nous sommes prêts à — et les collègues, hein, parce que la question, je pense qu'on se la posait, elle était pertinente — adopter l'article 37?

Une voix: C'est adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous en sommes à l'article 42. Mme la ministre, pour l'article 42.

Mme Boulet: L'article 42, Mme la Présidente: L'article 622 de ce code est modifié par l'insertion, après le paragraphe 6° du premier alinéa, du suivant:

«6.1° établir les règles relatives à la formation des personnes travaillant dans l'industrie du transport des matières dangereuses.»

Alors, la justification, c'est: Cet article a pour but de préciser que les normes de formation des personnes oeuvrant dans l'industrie du transport des matières dangereuses peuvent être édictées par règlement, comme c'est le cas actuellement dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai une intervention concernant cet article-là? M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Oui. Bien, très simplement, Mme la Présidente, si c'était le cas déjà actuellement, pourquoi cette précision dans le code?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...M. Corbin.

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. C'est pour éviter des contestations. Donc, il est clairement établi qu'on a le pouvoir de faire ce genre de règles là. Donc, ça évite toute confusion puis contestation possibles.

M. Bergeron (Verchères): Oui, mais, dans la justification, on dit «peuvent être édictées par règlement, comme c'est le cas actuellement dans le Règlement sur le transport des matières dangereuses». Comme c'est déjà le cas, pourquoi cette précision?

La Présidente (Mme Doyer): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Bien, c'est qu'il y a... On ne précise pas spécifiquement que c'est pour des raisons de formation. Notre préoccupation, c'est-à-dire est-ce que quelqu'un peut contester le fait qu'on n'a pas précisé dans le code qu'on identifie spécifiquement la formation des conducteurs de véhicules lourds... Donc, on a proposé la modification justement pour éviter toute confusion puis éviter les contestations possibles. Mais effectivement, selon le libellé actuel, on peut prétendre que la formation est incluse dans les normes de matières dangereuses que le code nous permet de faire.

M. Bergeron (Verchères): O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va? Est-ce qu'on est prêt à adopter l'article 42?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Article 42, adopté.

Une voix: Adopté, Mme la Présidente.

Règles pour les piétons et les cyclistes

La Présidente (Mme Doyer): Et là nous en arrivons au bloc concernant les règles pour les piétons et les cyclistes.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Juste avant d'amorcer l'étude de... appelons ça de ce bloc — quel beau mot — juste avant d'amorcer l'étude de ce bloc, je me demande simplement... Hier, lors de notre rencontre, nous avons exploré, discuté de ce qui pourrait éventuellement être fait de plus pour répondre aux préoccupations de Vélo Québec, de la Fédération québécoise des sports cyclistes. Est-ce qu'on

est mieux de revenir sur ce bloc éventuellement avec les nouveaux amendements qui pourraient être ajoutés ou est-ce qu'on va de l'avant avec le bloc puis on adoptera les autres plus tard, quand ils viendront, s'ils viennent?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Moi, je pense qu'on pourrait les regarder, dans un premier temps, parce que j'ai l'impression que ce que souhaite le collègue, c'est des choses qui ne sont pas là-dedans, là. Peut-être qu'il faudrait penser, peut-être, à ajouter des choses. Je ne le sais pas, Stéphanie, dans le sens de ce que le collègue dit, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui sont venus nous parler d'aménagement, de... tu sais, de prévoir plus d'espace pour que les vélos se promènent, qu'ils soient sécuritaires, les piétons, les vélos. Alors, est-ce que ces articles-là, c'est rattaché à ça ou c'est vraiment plus technique?

Une voix: C'est technique, ça.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, effectivement...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Cashman-Pelletier.

● (16 h 10) ●

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Merci. Ces articles-là sont peut-être plus techniques, effectivement, et les questions d'aménagement ne peuvent pas être réglées dans une loi. Alors, on comprend que c'est plutôt des politiques, des guides qu'on peut donner aux municipalités, ce n'est pas des dispositions législatives.

Par contre, la Fédération québécoise des sports cyclistes et Vélo Québec avaient demandé aussi des amendements particuliers à la loi, et on prévoit deux amendements qui seront déposés cet après-midi, 29.1 et 30.1, qui sont des ajouts qui sont proposés en réponse aux besoins qui ont été exprimés.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Et, dans ces ajouts-là, Mme la Présidente, est-ce qu'on retrouve la question du feu arrière puis du feu avant tels qu'ils nous avaient été demandés par Vélo Québec?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, le feu avant, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il y a déjà l'obligation. Ce que Vélo Québec nous disait, c'est qu'ils avaient besoin d'une campagne de sensibilisation pour rappeler l'obligation d'avoir le feu allumé à l'avant. Mais l'obligation, elle est déjà prévue dans le code. C'est que c'est ça, c'est un besoin de sensibilisation pour que les usagers se conforment à la disposition législative.

M. Bergeron (Verchères): Bien, corrigez-moi si je me trompe, mais, moi, j'ai plutôt compris que cette disposition-là, elle est dans le code, mais elle n'est pas en vigueur.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Non, non, elle est en vigueur. Elle n'est peut-être pas appliquée, mais elle est en vigueur.

M. Bergeron (Verchères): Y compris celle pour le feu arrière?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Il y a un réflecteur à l'arrière, oui, puis il y a un feu à l'avant qui doit être allumé la nuit, lors de la circulation de nuit. Alors, les dispositions législatives sont déjà dans le code, mais c'était une... Ce que Vélo Québec mentionnait, c'était l'importance de rappeler aux cyclistes d'allumer leurs phares et de se conformer aux dispositions du code par rapport à cette disposition-là. C'est l'article 233 du code.

Mme Boulet: C'est l'article 233, Stéphane, l'article 233 du code.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Bien, allons-y, on pourra...

Mme Boulet: On peut y aller au cas-par-cas, là, puis quitte à les suspendre si ça ne répond pas à nos attentes ou à nos besoins, là, il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que je comprends que vous êtes prêts à examiner l'article 13? C'est ça. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 13, Mme la Présidente. L'article 232 de ce code est modifié:

1° par la suppression, dans le paragraphe 4°, du mot «jaune»;

2° par la suppression, dans le paragraphe 5°, du mot «rouge»; et

3° par l'addition de l'alinéa suivant:

«Tout équipement ou objet placé sur une bicyclette qui a pour effet de masquer un réflecteur prescrit doit également être muni d'un réflecteur conforme au premier alinéa.»

Cette modification au Code de la sécurité routière est apportée pour éliminer l'exigence relative à la couleur des réflecteurs fixés sur chacune des roues d'une bicyclette. Un ajout est également apporté pour prévoir que tout équipement ou objet placé sur une bicyclette de manière à masquer un réflecteur doit également être muni d'un réflecteur.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai une intervention concernant l'article 13? M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Me laissez-vous...

La Présidente (Mme Doyer): Le temps de regarder?

M. Bergeron (Verchères): Oui, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Oui, bien...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député.

M. Bergeron (Verchères): ...fort simplement, Mme la Présidente...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député.

M. Bergeron (Verchères): On pourrait se retrouver, Mme la Présidente, avec des réflecteurs violets, puis ce serait correct?

Mme Boulet: C'est laquelle, les filles?

Une voix: C'est Johanne.

Mme St-Cyr (Johanne): Johanne St-Cyr, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Alors, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, effectivement, il n'y a pas de couleurs qui sont spécifiées, mais naturellement qu'il faut que ce soit un réflecteur, là, qu'on puisse voir, qui est visible.

Une voix: Pourquoi il faut porter...

M. Bergeron: Oui, c'est ça...

La Présidente (Mme Doyer): Madame.

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, entre autres, de mémoire, Vélo Québec avait abordé ça, le fait qu'ils avaient déjà attiré notre attention sur le fait que c'était bien inutile, dans les réflecteurs qui étaient placés dans les roues, de prendre le soin de spécifier des couleurs. L'important, c'est qu'il y en ait. Puis naturellement que les réflecteurs, quand on est en mouvement, là, on les perçoit, là. Alors, c'est un peu dans le sens où ça apparaissait vraiment une exigence inutile que de spécifier des couleurs pour les réflecteurs dans les rayons, et Vélo Québec avait attiré notre attention là-dessus de surcroît.

M. Bergeron (Verchères): Mais outre... Puis c'est peut-être plein de bon sens, là, je ne conteste pas ça, mais, outre cette remarque de Vélo Québec qui a attiré votre attention là-dessus, est-ce que les fabricants de vélos voyaient un problème? Parce que, normalement, quand tu achètes un vélo, il vient avec le réflecteur jaune à l'avant puis le réflecteur rouge à l'arrière, non?

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, règle générale. Puis, Vélo Québec, on attire mon attention sur le fait que Vélo Québec avait suggéré qu'on simplifie les obligations reliées aux réflecteurs latéraux en éliminant la référence à la couleur et en permettant que les bandes réfléchissantes des pneus fassent office de réflecteurs. Alors, nous, on maintient l'obligation de réflecteurs dans les roues, mais on ne spécifie plus la couleur. L'important, c'est vraiment que la visibilité soit assurée. Mais le jaune n'est pas nécessairement la meilleure couleur, de toute façon, pour assurer la visibilité.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

Mme Boulet: ...on peut maintenir le jaune, bien oui, le jaune et le rouge.

La Présidente (Mme Doyer): Il aime le jaune.

Mme Boulet: Si vous voulez qu'on le maintienne, moi, je n'ai pas de problème.

M. Bergeron (Verchères): Non, non, non, ce n'est pas parce que j'y tiens. Mme la ministre comprenez-moi bien, ce n'est pas parce que je tiens à ce qu'on le maintienne, je cherche juste à comprendre. Alors, moi, ce que je veux savoir, c'est: Est-ce que les fabricants vous ont exprimé quelque souhait de voir cette obligation concernant la couleur être levée?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Vélo Québec, notamment, parce qu'il arrive que des... Mme la Présidente, excusez-moi, on se prend au jeu. C'est que des vélos importés, notamment, vont comporter un réflecteur blanc plutôt qu'un réflecteur jaune. Alors, c'est pour éviter que des gens soient inutilement délinquants.

M. Bergeron (Verchères): Voilà. Ça, c'est clair. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Comme tout est clarifié, tout est beau, est-ce que nous sommes prêts...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon. Oh! M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Dans le fond, on aurait pu, Mme la Présidente, enlever toutes les couleurs et se dire seulement «un réflecteur».

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Grondin: Pourvu que ça reflète.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. La voix de la sagesse a parlé. Alors, pourquoi on ne l'a pas fait?

M. Grondin: Vous ne me connaissez pas comme il faut.

Mme St-Cyr (Johanne): ...il y a un code précis, là, par rapport à la présence des réflecteurs avant et arrière. C'est plus ceux qui sont dans les rayons qui sont variables, là... dont la couleur est variable.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. C'est beau. Ça va, M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Ça va très bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que nous sommes prêts à adopter l'article 13? Est-ce que l'article 13 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, l'article 22, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 22, Mme la Présidente: L'article 408 de ce code est modifié par le remplacement des mots «d'un feu blanc ou d'un feu clignotant de piétons» par les mots «d'un feu fixe représentant une silhouette blanche d'un piéton ou d'un feu clignotant pour piétons».

Alors, les dispositions de cet article ont pour but d'ajuster la terminologie utilisée pour tenir compte des changements apportés au cours des années à la signalisation routière. En effet, en plus d'être utilisé pour les feux pour piétons, le feu blanc est aussi utilisé pour les feux de priorité pour autobus, d'où la nécessité de remplacer le concept de «feu blanc» par celui de «feu fixe représentant une silhouette blanche d'un piéton».

Le remplacement de l'expression «feu clignotant de piétons» par «feu clignotant pour piétons» est un ajustement terminologique recommandé par l'Office québécois de la langue française.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Verchères, avez-vous des remarques?

M. Bergeron (Verchères): Non, ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller?

M. Bergeron (Verchères): Oui.

M. Grondin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Une petite réflexion. Quand on voyage à Québec et on va à Montréal, pourquoi que ce n'est pas les mêmes règlements sur les feux rouges? Ici, à Québec, quand on a le feu de piétons, la lumière demeure rouge tant que le 15 secondes des piétons n'est pas passé. À Montréal, quand la lumière change, il y a le 15 ou 20 secondes pareil, mais la lumière est verte. Alors, les automobilistes partent, mais, dans le fond, le 15 secondes qui devrait être réservé aux piétons, on n'est pas capables de traverser la rue pareil. Ici, à Québec, je trouve que c'est bien parce qu'on a 15 secondes, les piétons ont 15 ou 20 secondes pour traverser.

Une voix: ...

M. Grondin: Oui, je le sais que c'est plus vite.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Ça va être M. Masse qui va répondre.

La Présidente (Mme Doyer): En vous nommant avec votre fonction.

M. Masse (Michel): Michel Masse. Je suis responsable du secteur signalisation au ministère. Donc, la façon de faire à Montréal est correcte aussi. Donc, au niveau des feux de circulation, le feu pour piétons, il y a

trois types de modes: le mode qu'on appelle complètement protégé, partiellement protégé et non protégé. Le mode qu'on a ici, à Québec, la plupart du temps, lorsque le feu est rouge, donc c'est un feu rouge qui est rouge sur toutes les approches, ce qu'on appelle une phase exclusive ou protégée pour les piétons, ce qui fait que le piéton peut traverser dans toutes les directions sans qu'il soit en contact avec un véhicule qui puisse l'intercepter.

Le partiellement protégé, c'est la façon de faire à Montréal très souvent à certaines intersections. C'est que, durant une partie de la phase piétons, il y a une flèche verte tout droit, disons, donc qui permet les véhicules de traverser l'intersection dans le même sens que les piétons, et, après un certain laps de secondes — ça peut être neuf, ça peut être 15 secondes — à ce moment-là, le feu devient vert, et, à ce moment-là, c'est les règles de circulation du code qui s'appliquent, donc l'usager de la route qui doit céder le passage au piéton qui continue et qui poursuit sa traversée.

Et le non protégé, c'est ce qu'on voit partout dans le reste de l'Amérique du Nord, dans le sens que lorsque... il n'y a pas de phase de protection, c'est un feu vert total avec le feu piéton. Donc, c'est les règles qui s'appliquent de protection, de céder aux piétons durant cette phase-là.

Donc, ces trois modes-là sont prévus dans les normes, et les municipalités ont le loisir, la possibilité de choisir le mode qu'ils veulent en fonction des débits de circulation, des demandes, de la gestion de la circulation qu'ils font sur leur réseau routier.

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Masse. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Ça répond à ma question.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Alors, est-ce que j'ai d'autres interventions sur l'article 22? Ça va? Est-ce que nous adoptons l'article 22?

M. Ouellette: C'est fait, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. L'article 25. Mme la ministre.

M. Ouellette: Un instant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Ouellette: 25.

Mme Boulet: 25?

M. Ouellette: Oui.

Mme Boulet: L'article 25, Mme la Présidente: L'article 444 de ce code est modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «feux de piétons» par les mots «feux pour piétons»;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, des mots «d'un feu blanc» par les mots «d'une silhouette blanche d'un piéton fixe»;

3° par le remplacement, dans le troisième alinéa, des mots «d'un feu orange» par les mots «d'une main orange fixe»;

4° par l'addition de l'alinéa suivant:

«En face d'un feu clignotant accompagné d'un décompte numérique, un piéton peut s'engager sur la chaussée seulement s'il est en mesure d'atteindre l'autre trottoir ou la zone de sécurité avant que le feu ne passe à la main orange fixe.»

La justification. En plus de proposer un ajustement terminologique similaire à celui de l'article 22 du projet de loi, cet article propose principalement une modification édictant les obligations du piéton en face d'un feu clignotant accompagné d'un décompte numérique. Ce type de feu était inexistant au Québec en 1986, lors de l'adoption de l'article 444 du Code de la sécurité routière.

Ainsi, le piéton pourra s'engager pour traverser la chaussée face à ce type de feu lorsque le temps affiché par le décompte est suffisant pour lui permettre une traversée sécuritaire. Actuellement, le piéton qui fait face à une main orange clignotante ne peut pas commencer à traverser la chaussée, même si le décompte indique un temps suffisant pour une traversée sécuritaire, ce qui constitue un irritant pour les piétons. Il faut mentionner que la durée de la phase clignotante est déterminée en fonction de la durée totale de la traversée.

Soulignons enfin que le piéton qui s'engagera sur la chaussée sans être en mesure d'atteindre l'autre trottoir ou la zone de sécurité avant que le feu passe à la main orange fixe commettra une infraction en application de l'article 505 de ce code.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai une intervention? M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): J'ai quelques interventions, Mme la Présidente, par rapport à l'article 25.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): D'abord, j'ai un problème avec l'alinéa 2°, l'alinéa 3° lorsqu'on remplace les mots «d'un feu blanc» par les mots «d'une silhouette blanche d'un piéton fixe» et quand on dit: Remplace les mots «d'un feu orange» par les mots «d'une main orange fixe». On n'avait pas ce problème avec l'article 22, on le voit avec l'article 25. C'est-à-dire qu'on ne comprend plus, à la lecture de cet alinéa, qu'il s'agit d'un feu. En d'autres termes, il pourrait il y avoir une silhouette blanche d'un piéton qui est installée là, sur un poteau avec une annonce, puis ça pourrait indiquer que ça traverse, là, il n'y a plus de référence à un feu. On fait référence simplement à la silhouette blanche d'un piéton fixe, comme on fait juste référence à une main orange fixe. Donc, on pourrait installer, de l'autre bord de la rue, sur un panneau, une main orange fixe, puis ça voudrait dire que le piéton ne peut pas traverser.

Donc, il faudrait faire référence, un peu comme on l'a fait dans l'article 22, pour qu'il y ait concordance — ce qui n'est pas le cas présentement — faire référence — Seigneur! c'est compliqué d'aller d'un bout à l'autre — de faire référence à un feu représentant une silhouette blanche d'un piéton ou d'un feu clignotant pour piétons puis de parler, dans l'autre cas, d'un feu... Attends un peu...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, moi, je trouve que c'est une bonne remarque, M. le député de Verchères.

M. Ouellette: ...avoir une bonne explication...

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui, je sens ça aussi.

M. Bergeron (Verchères): Ça fait plaisir de savoir que la présidente a trouvé que, cette fois-là, c'était une bonne remarque.

La Présidente (Mme Doyer): Comment ça, cette fois-là? Non, c'est parce qu'on avait eu des remarques, d'ailleurs, de plusieurs groupes là-dessus en consultation, les aînés particulièrement. M. Masse.

M. Masse (Michel): Michel Masse. Donc, à l'article 22, on ne faisait pas référence dans le libellé à «feu», donc c'est pour ça qu'il fallait le préciser, «feu pour piétons». Une silhouette blanche, c'est un feu. Parce que le libellé parlait en général, donc on disait juste, face à un feu blanc, qu'est-ce que le conducteur doit faire. Donc, c'est pour ça qu'on précisait «feu», tandis que le 444, déjà le premier alinéa situe le contexte de l'article 44, on parle des feux pour piétons. Donc, le deuxième alinéa et le troisième alinéa, c'est la suite logique du premier alinéa, qui fait référence à des feux pour piétons.

M. Bergeron (Verchères): Pourquoi vous parlez de l'article 44?

M. Masse (Michel): Le 444, excusez.

M. Bergeron (Verchères): O.K. 444.

La Présidente (Mme Doyer): 444, parce que c'est celui-là qui est modifié.

M. Masse (Michel): Donc, déjà le thème ou le sujet abordé dans le 444, c'est les feux pour piétons. Ça fait que ce serait redondant, au deuxième paragraphe ou au troisième, de répéter la notion de feu.

M. Bergeron (Verchères): O.K. C'est bon. L'autre chose, c'est concernant l'objection de la ville de Montréal. La ville de Montréal a émis une objection concernant l'addition, au quatrième alinéa, de l'alinéa précisant: «En face d'un feu clignotant accompagné d'un décompte numérique, un piéton peut s'engager sur la chaussée seulement s'il est en mesure d'atteindre l'autre trottoir ou la zone de sécurité avant que le feu ne passe à la main orange fixe.»

Alors, la ville de Montréal disait: Si le piéton a pris une mauvaise décision pour amorcer sa traversée, que se passera-t-il s'il est pris au beau milieu de l'intersection? Puis, en plus, il va avoir une...

Des voix: ...

M. Bergeron (Verchères): ...en plus de risquer sa vie, il va avoir une contravention. Et que les feux passent au vert dans une direction, cette situation risque de se produire, car, à l'article 25 de la présente loi, on élimine la notion de main clignotante orange qui interdit aux piétons de commencer une traversée à un moment précis du cycle de feu. Est-ce que l'objection de la ville de Montréal est complètement irrecevable, ou est-ce qu'on n'en a pas tenu compte, ou...

La Présidente (Mme Doyer): M. Masse.

M. Masse (Michel): Il est erroné parce que la norme précise très bien que la phase de dégagement demeure là, donc la main clignotante demeure en fonction pendant que le décompte continue à débouler jusqu'à zéro. Donc, le piéton qui... À l'heure actuelle, lorsqu'il n'y avait pas de décompte, c'était le feu blanc. Ensuite, il y avait la main clignotante qui indiquait la période de dégagement, qui disait: Bien là fais attention, si tu as commencé à traverser dépêche-toi à continuer ou, si tu n'as pas commencé, vas-y pas, tandis que, maintenant, la seule chose qu'on a ajoutée au feu piéton, c'est une lanterne avec un décompte qui indique tout le temps que le piéton a pour traverser. Donc, la notion de faire attention demeure là parce que le feu clignotant demeure là. La main clignotante demeure dans le fonctionnement du feu, puis le décompte, lui, continue à descendre jusqu'à zéro. Ça fait que l'usager de la route, s'il ne sent pas suffisamment en sécurité pour traverser, la main clignotante va apparaître là pareil pour lui dire: Bien, vas-y pas. Puis on indique en plus le temps qu'il aurait pour traverser s'il décide quand même d'y aller.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Bien, Mme la Présidente, moi, je me dis: La ville de Montréal, si elle a émis cette objection, fût-elle erronée, ça doit être qu'en quelque part elle a compris, dans l'article 25, tel que libellé, qu'effectivement il y avait un problème ou, pour reprendre une expression que j'aime utiliser qui est empruntée à mon ami Michel Gauthier, il y a comme un malaise dans le problème. Lorsqu'on dit, par exemple, «feu orange en face d'une main orange fixe», on ne spécifie pas à aucun moment que cette main orange puisse auparavant clignoter. Alors, c'est peut-être de là l'inquiétude ou la confusion du côté de la ville de Montréal.

M. Masse (Michel): Parce que, dans le dernier paragraphe, l'article qu'on ajoute, on mentionne «face à un feu clignotant». Donc, le feu clignotant, ça peut être soit une main clignotante ou un feu clignotant. Il y a des municipalités... Pas un feu clignotant, mais un piéton clignotant. Il y a encore quelques municipalités qui utilisent la silhouette blanche clignotante, mais la norme précise bien — la norme qui est obligatoire, que les municipalités doivent appliquer en matière de signaux lumineux, et en particulier pour les feux piétons — précise bien, au niveau du fonctionnement, la méthode. Donc, au niveau de l'engagement, c'est le piéton fixe blanc; par la suite, la main clignotante qui indique la phase de dégagement; et le décompte numérique est du début jusqu'à la fin pour préciser au piéton le temps qu'il a pour traverser.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, oui, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: J'aurais une question, Mme la Présidente. En cours de consultation, il avait été question

de remplacer ou de normaliser les feux pour les piétons, là. Je présume qu'en modifiant le Code de la sécurité routière il va y avoir une uniformité provinciale sur les feux. Parce que j'ai la date du 31 décembre dans la tête, est-ce que vous pourriez, juste pour les besoins des gens qui nous écoutent, le préciser pour dire que... dans toutes les municipalités, où on va aller exactement avec ça?

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. Masse.

M. Masse (Michel): Lorsqu'on introduit... Bien, c'est que, bon, la modification à l'article arrive un peu après, mais la norme pour les feux pour piétons a été introduite dans les normes de signalisation en 2007. Et on s'était entendu avec les grandes villes du Québec en 2007, on avait eu une réunion spéciale avec les neuf grandes villes du Québec où on s'était entendu sur la normalisation et la façon du fonctionnement des feux, qu'on avait introduite dans le manuel de la signalisation. Et on s'était entendu avec elles aussi sur un délai d'application, et c'est les villes qui avaient déterminé elles-mêmes le délai du 31 décembre 2010 pour se conformer entièrement aux mises aux normes des feux pour piétons. Donc, ce délai-là approche, et on est en consultation avec les municipalités. On leur a déjà écrit, on a reçu quelques réponses. Lundi qui vient, le lundi qui vient, on a une rencontre avec les 10 grandes villes du Québec, donc on va le repréciser avec elles, bon, si elles sont toujours confortables avec ce délai-là. Tout dépendant de la réponse qu'on aura des grandes villes... Il y en a plusieurs qui sont déjà mises aux normes, qui sont déjà remplacées, d'autres, qu'il reste encore des travaux à faire. Donc, on va voir avec elles où elles en sont rendues dans les travaux pour s'assurer que le délai est toujours respecté au 31 décembre.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, est-ce que ça...

M. Masse (Michel): Mais ça ne vient pas à l'encontre de la modification au code, le code ne fait que suivre, si on veut, la normalisation qui a été faite.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Chomedey. Merci, M. Masse. Alors, nous sommes prêts à adopter l'article 25. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, nous passons à l'article 26.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, Mme la ministre va le lire parce que, là...

M. Ouellette: Nous allons le lire avant.

Mme Boulet: L'article 445 de ce code est modifié par le remplacement des mots «feux de piétons» par les mots «feux pour piétons».

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que...

M. Ouellette: Il est adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, un instant, là. Est-ce que l'article 26 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. 27.

M. Bergeron (Verchères): ...on a changé d'idée depuis 30 secondes.

Mme Boulet: L'article 451 de ce code est remplacé par le suivant:

«Un piéton est tenu de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe. Il ne peut la traverser en diagonale que s'il y est autorisé par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou une signalisation.

«Une phase exclusive pour piétons, à savoir un intervalle où les signaux lumineux d'une intersection allouent sur toutes les approches un mouvement protégé aux piétons, est une signalisation autorisant le piéton à traverser la chaussée en diagonale.»

Cette disposition remplace celle qui existait déjà pour clarifier le principe à l'effet qu'il est interdit de traverser en diagonale, que ce soit à une intersection ou entre les intersections, à moins d'y être autorisé.

Le second alinéa précise qu'une phase exclusive pour piétons constitue une signalisation permettant aux piétons la traversée de la chaussée en ligne diagonale. Une phase exclusive pour piétons est une période au cours de laquelle les piétons sont autorisés par la signalisation à traverser une intersection sur tous ses axes alors que des feux rouges sont allumés pour les autres usagers de la route.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai une intervention concernant l'article 27? M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. On avait une recommandation ou, du moins, une préoccupation exprimée par l'Association des établissements de réadaptation et en déficience physique du Québec qui croyait qu'il serait judicieux de préciser qu'une telle signalisation tienne compte du temps de traversée plus lent d'une personne à mobilité réduite ou de certaines personnes présentant une déficience visuelle et être ajustée en conséquence.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Verchères. M. Masse.

Mme Boulet: ...voir si on peut avoir plus de temps, là, ajouter un peu plus de temps. C'est ça que vous demandez, hein, M. le député de Verchères?

M. Bergeron (Verchères): Bien, il y a une préoccupation qui a été exprimée. Je crois savoir que, dans le temps qui est actuellement prévu et dans celui qui sera éventuellement en négociation, ça sera pris en considération.

La Présidente (Mme Doyer): M. Masse.

M. Masse (Michel): Oui, merci. Donc, c'est évident que, lorsque... au niveau des normes de signalisation, il

y aura des ajustements à faire pour pouvoir mettre en application cette mesure-là. Déjà, dans les normes, on précise bien que le temps de traversée pour les piétons doit être calculé en fonction d'une vitesse de marche raisonnable. Donc, il y a différentes vitesses de marche qui sont prévues dans les normes, qui tiennent compte autant de piétons qui marchent rapidement que des piétons qui marchent plus lentement. Donc, au niveau des normes, il faudra préciser que ce genre de mesure là, de traverser en diagonale, devra tenir compte du temps de traversée pour, justement, la diagonale. Donc, c'est un ajustement qui sera à faire sous peu, là, dans les normes, là, pour mettre en application cette mesure-là ainsi que d'autres précisions pour que cette mesure-là puisse être installée de façon sécuritaire.

M. Bergeron (Verchères): Parce qu'on se souvient de l'intervention de M. Nicolas Andreescu, là, qui nous signalait que, même en ligne droite, très souvent les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées n'avaient pas le temps de se rendre de l'autre côté, et il exprimait de très, très, très sérieuses réserves quant à la possibilité de permettre la traversée en diagonale alors même qu'il n'a pas le temps de traverser en ligne droite. Et il nous donnait l'exemple de ce qui se passait à Blainville, on l'a, bien sûr, invité à voir ce qui se passe au niveau de la Capitale-Nationale. Je ne sais pas si, entre-temps, il a fait l'essai, mais j'ai cru comprendre que c'était à peu près le même temps qui était prévu à Blainville puis à...

M. Masse (Michel): Ça dépend du temps que la municipalité a pris pour calculer le temps de traversée. Dans les normes, ça peut varier de 0,9 mètre-seconde à 1,1 mètre-seconde. Donc, ce sont les temps qui sont utilisés habituellement en Amérique du Nord. Donc, 0,9 mètre-seconde est pour des personnes qui marchent lentement, et 1,1 pour les personnes qui marchent un peu plus vite. Puis on peut déterminer le temps entre 0,9 et 1,1, donc quelqu'un, une municipalité pourrait prendre 1,0 comme vitesse de marche. Donc, ça dépend de la municipalité. Donc, la norme prévoit les différentes possibilités, et c'est le gestionnaire du réseau routier, lorsqu'il installe les feux, qui doit, en fonction de la clientèle qui est disponible... à cette intersection-là, déterminer son temps en fonction de la vitesse de marche, là.

M. Bergeron (Verchères): Puis est-il possible que, malgré les normes, certaines municipalités décident de mettre autre chose comme temps de traversée? Parce que je dois vous dire que, moi-même, je fais de grandes enjambées, puis il m'est déjà arrivé de ne pas réussir à me rendre de l'autre côté de la rue avec le feu pour piétons, là.

Des voix: ...

M. Bergeron (Verchères): Chers collègues.

La Présidente (Mme Doyer): Il zigzaguait.

M. Bergeron (Verchères): Un peu de retenue.

La Présidente (Mme Doyer): Il zigzaguait. C'est parce que ça dépend comment on prend la diagonale.

M. Ouellette: En diagonale, ce n'est pas en zigzag, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): En diagonale. Alors, M. Masse.

M. Masse (Michel): Ça, je peux difficilement répondre à ce commentaire-là, à savoir si les municipalités respectent ou non la méthode de calcul, là. La seule chose que je peux vous dire, c'est que la norme prévoit cette façon de faire là, et, par la suite, c'est la municipalité qui, elle-même, détermine le temps, là.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Est-ce qu'elle peut mettre un temps plus lent pour ses citoyens, en comprenant que, dans certaines municipalités, la population est plus âgée, puis dire: 0,9, c'est trop vite pour moi, je vais aller à 0,7? Elle a la liberté?

M. Masse (Michel): Elle pourrait, oui, oui.

Mme Boulet: Elle pourrait le faire?

M. Masse (Michel): Oui, elle pourrait. Elle pourrait le faire. La norme précise des temps, qu'on pourrait dire...

Mme Boulet: Normaux.

M. Masse (Michel): ...normaux, mais le gestionnaire du réseau routier peut s'adapter en fonction de ça. Ce n'est pas quelque chose qui est blindé, dans le sens pour lequel il n'y a pas de latitude possible, il y a une latitude possible.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

Mme Boulet: Et ils n'ont pas... et la municipalité peut le faire sans demander d'autorisation ou...

M. Masse (Michel): Oui, oui, oui. Elle est libre de le faire.

Mme Boulet: O.K.

M. Ouellette: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Mme la Présidente, j'aurais peut-être une recommandation à faire, parce qu'il y a... on vient de nous indiquer qu'il y aurait une rencontre des grandes municipalités relativement à ces nouvelles dispositions, et, en plus, savoir où ils en sont rendus dans leur processus d'harmonisation de tous les feux rouges aux intersections. Est-ce que vous pourriez faire part à ces gens-là lors de votre rencontre des préoccupations du collègue de Verchères et de monsieur...

M. Bergeron (Verchères): Andreescu.

M. Ouellette: ...Andreescu, de Blainville, particulièrement...

M. Bergeron (Verchères): Nicolas Andreescu.

M. Ouellette: ...qui représente beaucoup de gens? Puis, je pense, dans plusieurs des comtés, notre population vieillissante mérite d'avoir 0,7 seconde.

M. Masse (Michel): Lundi, on fera... On prend bonne note et, lundi, lorsqu'on les rencontrera, on pourra en parler.

M. Bergeron (Verchères): Une chance qu'on s'est parlés aujourd'hui, finalement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci.

M. Masse (Michel): Mais c'était déjà prévu qu'on leur parle de ce sujet-là lundi en les rencontrant.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. La table de la sécurité routière, dans sa deuxième recommandation, demandait à ce que chaque commission scolaire désigne un responsable en sécurité routière. Compte tenu du fait que, très souvent, la désignation des brigadiers scolaires se fait soit par les municipalités, soit par les commissions scolaires, ou en collaboration avec les deux, y a-t-il lieu de voir en quoi cette deuxième recommandation de la table de la sécurité routière... Je sais que ça ne s'inscrit pas nécessairement dans le cadre d'une modification du Code de la sécurité routière, mais comment on pourrait faire le pont entre cette recommandation de la table de la sécurité routière et cette disposition concernant les brigadiers?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Excusez-moi, M. le député de Verchères. Excusez-moi.

M. Ouellette: J'ai été délinquant, M. le député de Verchères.

Mme Boulet: Je m'excuse, est-ce que je peux vous demander de répéter? Je m'excuse.

La Présidente (Mme Doyer): C'était long, hein?

M. Bergeron (Verchères): Oui. Bien, je vais essayer. Je vais essayer d'être aussi éloquent.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (16 h 40) ●

M. Bergeron (Verchères): Alors, ce que je disais, Mme la Présidente, c'est que la deuxième recommandation de la table de la sécurité routière était à l'effet de faire en sorte que chaque commission scolaire désigne un responsable de la sécurité routière. Or, quand on parle de brigadiers scolaires, on sait que les brigadiers sont souvent nommés ou bien par les municipalités, ou bien par les commissions scolaires, ou bien par les commissions scolaires et les municipalités en collaboration. Je sais que cette recommandation de la table de la sécurité routière ne s'inscrit pas nécessairement ou ne cadre pas nécessairement avec une révision du Code de la sécurité routière, mais y a-t-il moyen de voir à faire le pont entre cette deuxième

recommandation de la table de la sécurité routière et cette disposition qui porte spécifiquement sur les brigadiers scolaires?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, on peut regarder, moi, je n'ai pas... En fait, moi, je n'ai pas de problème contre cette recommandation-là. Est-ce qu'on est capables de l'intégrer, de l'insérer là où il y avait...

M. Bergeron (Verchères): ...

Mme Boulet: Non, non, c'est correct, on peut regarder, moi, je n'ai absolument pas de problème. L'autre élément, c'est que c'était de voir, s'il faut embaucher des personnes dans les commissions scolaires, si ça implique des coûts pour la... C'était plus ça, là. Si on peut intégrer une portion de cet élément-là dans le brigadier qui est déjà au service d'une commission scolaire, dans ses fonctions, moi, je n'ai pas de problème à ce qu'on regarde ça, mais pas du tout, là. Pas du tout.

Des voix: ...

Mme Boulet: Mme St-Cyr pourrait peut-être compléter, madame...

Une voix: Bougez pas. Bougez pas, on va attendre que... M. le député de Verchères.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce qu'on peut passer à une intervention de Mme St-Cyr? Oui?

M. Bergeron (Verchères): Tout à fait. Tout à fait. Tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Je voulais juste attirer l'attention sur le fait que le contexte de cette recommandation-là de la table visait beaucoup le fait qu'il y a du matériel pédagogique qui est développé, du matériel éducatif, du matériel d'intervention qui peut être utilisé par les gens qui travaillent, là, pour contrer, par exemple, l'usage de la drogue dans les écoles. Et donc c'est plus dans ce sens-là, c'est un point de chute pour s'assurer que le matériel, il ne reste pas sur un bureau, qu'il est bien utilisé puis qu'il y a une rétroaction qui est possible. Alors, c'est pour ça, c'est un petit peu différent de l'activité du brigadier scolaire qui se retrouve, là... tu sais, que c'est soit un jeune élève, là, dans le cas des brigadiers au primaire, ou un adulte qui fait l'activité de brigadier scolaire. C'est plus quelqu'un du milieu qui est désigné. Ce n'est pas nécessairement un emploi à temps plein comme tel, là, c'est vraiment plus un poteau dans chacun des secteurs, en quelque sorte.

Une voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, quelqu'un du milieu scolaire, peut-être la personne qui s'occupe de l'animation à l'heure du dîner ou...

M. Bergeron (Verchères): Mais là...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron (Verchères): ...Mme St-Cyr, sincèrement, là, j'essaie de faire le lien entre ce que vous nous dites par rapport aux outils didactiques visant à contrer la drogue, par exemple, et le fait qu'on ait un responsable de la sécurité routière dans chacune des commissions scolaires, moi, je ne vois pas le lien, là. Il y a peut-être un élément qui m'a échappé, là, mais...

Mme St-Cyr (Johanne): Un exemple de matériel, on a... À titre d'exemple, on a développé, il y a deux ans, une trousse d'animation qui s'appelle *Le pouvoir de tout changer*. C'est une trousse qui permet aux gens qui font de l'intervention en milieu scolaire, que ce soient des policiers ou des gens d'une école eux-mêmes, d'utiliser ce matériel-là. Alors, la recommandation de la table, on sait qu'il existe déjà plein d'outils pédagogiques, de l'animation pour les tout-petits, des trousse pour valoriser les systèmes de retenue, la bonne circulation aux abords des écoles. Alors, au lieu d'envoyer ça à n'importe qui en milieu scolaire, c'est de s'assurer qu'il y a vraiment un porteur de dossier, une personne-ressource qui sert de relais. C'était juste un exemple que je vous donnais de matériel didactique ou d'intervention. C'est pour ça, je disais simplement: Ce n'est pas là... C'est dans une perspective d'alcool au volant, de drogue au volant, là, notre trousse *Le pouvoir de tout changer*. Je dis simplement: Ce n'est pas les mêmes sortes de personnes qui se retrouvent brigadiers scolaires adultes ou les jeunes de cinquième, sixième année qui font de la brigade scolaire, là, comme jeunes. C'était juste ça, la précision que j'apportais.

M. Bergeron (Verchères): Je pense qu'on parle exactement de la même chose, à moins qu'on ne soit carrément sur deux registres différents. Si on a un responsable de la sécurité routière dans chaque commission scolaire, peut-être cette personne-là sera-t-elle en mesure de définir un certain nombre de normes pour les écoles de la commission scolaire quant au choix et à la formation des brigadiers scolaires, qu'ils soient élèves ou non, là.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Oui, oui. Dans ce sens-là, oui, ce n'est pas comme ça que...

Mme Boulet: Moi, si je le comprenais, M. De Koninck fait notamment, si vous me permettez, Mme la Présidente, des tournées dans les écoles, et dans les cégeps, et dans les secondaires V, c'est un peu dans... Cette recommandation-là va un peu dans le même sens, qu'au lieu que M. De Koninck, de façon ponctuelle, une fois par année, aille voir les jeunes, est-ce qu'on ne pourrait pas avoir dans les commissions scolaires de façon permanente un responsable qui s'occupe de sensibiliser les jeunes à la sécurité routière? Moi, c'est comme ça que je l'avais reçue, la recommandation.

M. Bergeron (Verchères): Ça peut être une de ses tâches, ça n'a pas besoin d'être un employé à temps plein.

Mme Boulet: Non, mais c'est ça que je... mais, moi, je la voyais comme ça. Mais, effectivement, est-ce que le brigadier peut jouer un rôle à cet égard-là? C'est...

Une voix: Les policiers font ça...

Mme Boulet: Mais la recommandation, là, elle allait dans le sens que M. De Koninck, lui, il y va de temps en temps puis il présente... il a tout un montage avec, souvent, des jeunes accidentés ou avec un vidéo. Alors, c'était plus de dire: Est-ce que cette sensibilisation-là ou cette information-là ne pourrait pas être sur une base régulière ou qu'elle soit plus présente dans les écoles, de façon... à l'année longue? Cette recommandation-là allait dans ce sens-là.

Mais, oui, est-ce que le brigadier pourrait être davantage impliqué? C'est quelque chose qui peut être regardé. Moi, je n'ai rien contre ça. Des fois, ce n'est peut-être pas les gens, comme Johanne dit, c'est... Des fois, c'est des personnes, là, que... Est-ce qu'ils ont la capacité? Est-ce qu'ils ont la... Tu sais, il faudrait voir. Il faudrait voir parce que, souvent, c'est des gens qui sont à la retraite, des bénévoles qui font ça, là, pour gagner quelques sous, pour compléter leur budget, là.

M. Bergeron (Verchères): ...comme le disait Mme St-Cyr, ce sont carrément des enfants qui jouent le rôle de brigadier scolaire, là.

La Présidente (Mme Doyer): ...plus vieux.

Mme Boulet: C'est ça. Mais c'est quelque chose qui peut être regardé, ça fait du sens. Quand c'est...

Une voix: ...

Mme Boulet: Hein?

M. Ouellette: ...le député de Vanier me disait qu'il l'avait été en sixième année.

Une voix: Absolument.

La Présidente (Mme Doyer): Oh là là!

M. Bergeron (Verchères): C'est très rassurant.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Alors, serions-nous prêts à adopter l'article 27?

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 27 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous passons à l'étude de l'article 29.1, Mme la ministre.

Mme Boulet: ...c'est un ajout. Alors, je ne sais pas si les collègues ont...

M. Bergeron (Verchères): Nous ne l'avons pas.

Mme Boulet: C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Est-ce que la justification va être la même cette fois-là?

La Présidente (Mme Doyer): ...la justification de...

M. Bergeron (Verchères): Le texte de justification sera-t-il le même que celui de l'article original?

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Bergeron (Verchères): Est-ce que le texte de la...

Mme Boulet: C'est un ajout. C'est un ajout...

La Présidente (Mme Doyer): C'est un ajout, M. le député de Verchères.

Mme Boulet: M. le député, c'est un ajout.

La Présidente (Mme Doyer): Vous prenez l'article 29...

M. Bergeron (Verchères): Pas le 29. O.K. C'est le 29.1. C'est bon.

Mme Boulet: C'est un ajout, puis...

M. Bergeron (Verchères): Donc, on n'a pas de texte de justification pour celui-là.

Mme Boulet: Bien, il y en a un, là, avec l'amendement. Il n'y a pas... Il y a-tu le texte de justification? Ils ne l'ont pas?

Une voix: Non.

Mme Boulet: Bon, bien, on va vous le faire photocopier.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je veux qu'on se comprenne bien, on avait déjà adopté, depuis le début de notre séance, l'article 29. Mme la ministre présente un amendement qui est un ajout de l'article 29.1.

Mme Boulet: Par contre, je tiens à le préciser, là, avant, c'est en lien, peut-être pas un lien très direct, là, mais avec l'article 44 qu'on a suspendu. M. le député de Verchères, on va le lire. Si vous aimez mieux le garder en suspens parce qu'il est en lien avec 44... Puis, 44, on ne l'a pas adopté, là.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. On avait suspendu 32 et 44 pour une possible discussion.

Mme Boulet: C'est ça. Alors, on peut le lire, le regarder, puis, si ça convient...

M. Bergeron (Verchères): ...pardonnez-moi, Mme la ministre, mais j'entends la présidente nous dire qu'on a déjà adopté... Oui, c'est vrai, c'est bon. C'est beau, c'est beau. Mais, comme il est en lien avec 44, vous nous dites...

Mme Boulet: Bien, c'est parce qu'il est en lien... C'est écrit, là. Regardez, dans la justification, c'est écrit:

«En plus d'apporter une mesure de concordance aux dispositions de l'article 44...» Alors, si, parce que c'est relié à 44, vous aimez mieux le mettre sur la glace... Je peux le lire, puis vous déciderez si vous... Alors, ça dit... Vous me permettez, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, bien sûr.

Mme Boulet: Merci. L'article 487 de ce code est modifié par le remplacement des mots «sauf si cet espace est obstrué ou s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche.» par les mots «sauf en cas de nécessité, s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche ou s'il est autorisé à circuler à contresens.»

En plus d'apporter une mesure de concordance aux dispositions de l'article 44, qui introduit le pouvoir de réglementer la circulation des bicyclettes à contresens, l'amendement a pour but de simplifier l'application de la règle voulant que le cycliste doive circuler à l'extrême droite de la chaussée, sauf si cet espace est obstrué. Il apparaît que le seul motif de l'obstruction est insuffisant, notamment lorsqu'il existe une voie pour tourner à droite et que le cycliste désire poursuivre son chemin sans tourner.

Alors, peut-être que Mme Cashman-Pelletier peut donner des précisions, puis on verra à ce moment-là si...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, merci. Alors, cet ajustement-là... en fait, cet ajout-là s'inscrit dans le sens des demandes de la Fédération québécoise des sports cyclistes qui est venue nous dire: Bien, nous, quand on circule à l'extrême droite, ce qui est la règle pour assurer la sécurité des cyclistes, des fois on a besoin de se tasser pour toutes sortes de raisons, soit, comme ce qui est inscrit dans le justificatif, parce qu'il y a une voie pour tourner à droite ou parce qu'il y a un trou, puis ils veulent l'éviter. Alors, dans ce cas-ci, en prévoyant «sauf en cas de nécessité», donc on couvre plus large que ce qui était avant prévu, en cas d'obstruction. Donc, on répond à leur préoccupation.

● (16 h 50) ●

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Non, mais je voulais juste m'assurer que ça confirmait, là, que le fait que, si c'est obstrué, on peut...

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Tout à fait.

M. Boucher: Donc, le cas de nécessité inclut aussi l'obstruction. O.K.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Inclut l'obstruction, tout à fait, mais pas le contraire.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): On en discutera quand on reviendra, mais il semble que la fédération allait un petit peu plus loin. Mais on pourra reprendre la discussion à ce moment-là.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que je considère qu'on suspend le 29.1?

Mme Boulet: Elle allait plus loin, effectivement. Puis ce qu'on me dit, c'est que ce n'était pas sécuritaire, nécessairement, d'aller plus loin, mais ça, on pourrait avoir cette ouverture.

M. Bergeron (Verchères): On entrera dans le détail à ce moment-là.

Mme Boulet: Tout à fait. Tout à fait, il n'y a pas de problème.

M. Bergeron (Verchères): C'est bon.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous aurons fait la lecture de cet amendement, puis on le suspend. Je comprends ça? Alors, nous suspendons le 29.1.

Mme Boulet: Là, il faudrait aller à 30.1, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

Mme Boulet: 30.1.

La Présidente (Mme Doyer): 30... Madame, on était à 30, on ne le fait pas?

Mme Boulet: Le 30, c'est parce qu'il faut aller au Conseil des ministres.

M. Bergeron (Verchères): Le 30, il faut aller au Conseil des ministres aussi?

Mme Boulet: Oui. Oui, le 30...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, nous sommes à 30.1?

Mme Boulet: Oui.

M. Bergeron (Verchères): 30.1, s'il est lié à 30...

Mme Boulet: Il n'est pas lié à 30.

M. Bergeron (Verchères): Bon, bien, on va l'attendre. Merci. Est-ce que c'est possible d'avoir la justification?

Mme Boulet: C'est un ajout aussi... Oui, on va vous la donner.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, pour la lecture de l'article 30.1.

Mme Boulet: Alors, c'est un ajout, Mme la Présidente, c'est inscrit: Insérer, après l'article 30 du projet de loi, le suivant:

30.1. L'article 492 de ce code est modifié par:

1° par le remplacement du mot «voie» par le mot «bande»;

2° par l'addition de l'alinéa suivant:

«Aux fins du présent article, une bande cyclable est une voie unidirectionnelle localisée à la droite des autres voies de circulation, réservée à l'usage exclusif des cyclistes et délimitée par un marquage au sol ou par un revêtement distinct.»

L'amendement a pour but de soustraire le cycliste à l'obligation d'utiliser la voie cyclable, à savoir une piste cyclable séparée de la chaussée et permettant la circulation dans les deux sens. Cette obligation peut parfois être contraignante pour le cycliste qui n'a qu'une courte distance à parcourir ou qui ne désire pas côtoyer les autres utilisateurs des pistes cyclables, les cyclistes qui sont plus lents, les patineurs, les marcheurs. Le cycliste devra toutefois, le cas échéant, utiliser la bande cyclable aménagée à même la chaussée. Cette notion de bande cyclable n'est pas nouvelle et reconnue dans le recueil de normes portant sur la signalisation routière. Alors, c'est une demande de la fédération également, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. Le début de la justification me laissait entendre, effectivement, que ça répondait tout à fait à la demande de la Fédération québécoise des sports cyclistes, mais la fin de la justification m'a amené un peu à réviser mon opinion, quand on dit: «Cette obligation peut parfois être contraignante pour le cycliste qui n'a qu'une courte distance à parcourir ou qui ne désire pas côtoyer les autres utilisateurs des pistes cyclables...» Et là on pense aux cyclistes lents, les patineurs, les marcheurs, et là on poursuit en disant: «Le cycliste devra toutefois, le cas échéant, utiliser la bande cyclable aménagée à même la chaussée. Cette notion de bande cyclable n'est pas nouvelle...» Bon, bon, bon.

Au fond, ce qu'on dit, c'est que, si vous n'utilisez pas la bande cyclable en marge de la chaussée, vous devez, pour ainsi dire, utiliser la bande cyclable sur la chaussée. Or, quand il y a une bande cyclable en marge de la chaussée, il n'y a pas nécessairement de bande cyclable sur la chaussée. Alors là, un cycliste qui se retrouve dans la situation où il ne veut pas côtoyer les cyclistes qui sont sur la bande cyclable en marge de la chaussée, il fait quoi?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre ou Mme Cashman-Pelletier.

Mme Boulet: Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Bien, ce qu'il faut comprendre, c'est que le mot «voie», qui était présentement utilisé dans le code actuel, dans sa version... inclut non seulement les bandes cyclables, mais aussi les pistes cyclables, alors la piste cyclable qui est séparée de la chaussée, elle, autrement que par du marquage. Donc, ça peut être un petit peu plus loin, des fois dans l'emprise de la route. Alors, ça peut faire un détour pour le cycliste. Et c'est ce que la Fédération des sports cyclistes nous demandait, c'était de pouvoir... finalement, de ne pas être obligés d'utiliser cette voie-là qui les ralentit puis qui les amène, des fois, à sortir de la chaussée. Alors, on a remplacé le mot «voie» par le mot «bande» pour que ce soit la bande qui est à même... juste contiguë à la chaussée, alors, qui est séparée par un marquage au sol ou par un revêtement

distinct. Donc, c'est facilitant pour eux parce qu'ils ne sont pas obligés d'utiliser une piste qui serait située un petit peu plus loin de la chaussée. Par contre, c'est quand même sécuritaire parce que, s'il y a une bande cyclable qui est contiguë à la chaussée, sans les retarder, on favorise quand même le transport actif, mais ils sont en sécurité parce qu'ils sont dans un endroit qui leur est réservé.

Mme Boulet: Mais sa question est: Si tu as la piste cyclable qui est à part, puis qu'ils ne veulent pas la prendre, ça ne veut pas dire qu'il y a nécessairement une bande cyclable sur le réseau routier régulier? C'est ça, la question.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, c'est ça. Mais si...

Mme Boulet: Mais c'est parce que ça n'a pas répondu à ça, là.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): O.K. Alors, la bande cyclable... s'il n'y a pas de bande cyclable, à ce moment-là ils ne sont pas obligés d'utiliser la piste cyclable.

Une voix: ...

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, c'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Donc, ce qu'on doit comprendre...

Mme Boulet: ...d'utiliser la piste...

M. Bergeron (Verchères): Bien, c'est un peu compliqué, là, je trouve qu'on complique peut-être inutilement. Au fond, c'est que des cyclistes peuvent ne pas emprunter la piste cyclable.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, c'est ça.

M. Bergeron (Verchères): C'est juste ça que ça veut dire?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est ça que ça veut dire.

M. Bergeron (Verchères): O.K.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): C'est parce que, si on est plusieurs autour de la table à ne pas l'avoir saisi, ça se peut-u qu'un cycliste ne le saisisse pas non plus?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, écoutez, on va faire évidemment... il y aura des campagnes de sensibilisation, il y aura de l'information qui sera donnée si la mesure est adoptée, évidemment. On ne peut pas présumer de son adoption.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Pourquoi on est obligé de dire: «Le cycliste devra toutefois, le cas échéant, utiliser la bande

cyclable...» si, là, on vient de dire qu'il n'est pas obligé d'avoir une bande cyclable sur le réseau routier?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Si c'est dans le cas où il y a une bande cyclable, à ce moment-là il doit utiliser la bande cyclable qui est contiguë à la chaussée.

Mme Boulet: Mais ça ne veut pas dire que, s'il n'y en a pas, qu'il ne peut pas l'utiliser. Alors là, c'est comme là que ce n'est pas clair, là, hein? C'est ça, hein? Alors, il faudrait le préciser.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, mais ça, c'est juste la justification, ce n'est pas le texte de l'article, là, que vous lisez.

M. Bergeron (Verchères): Mais le texte...

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): ...le texte de l'article, je pense qu'il est plus clair.

M. Bergeron (Verchères): On va retrouver l'article original, là.

Mme Boulet: «...une bande cyclable est une voie...» C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Article 492.

Mme Boulet: «...délimitée par un marquage au sol ou par un revêtement distinctif.»

M. Bergeron (Verchères): 492 quoi?

Une voix: ...

M. Bergeron (Verchères): O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Madame... oui.

M. Bergeron (Verchères): ...c'est qu'il est toujours obligé de l'emprunter, la bande cyclable.

Mme Boulet: Oui, mais c'est ça. C'est ça, là, ma question: S'il n'y a pas de bande cyclable, est-ce qu'il peut prendre le réseau routier régulier puis se promener à droite?

Une voix: Oui.

Mme Boulet: Alors, il faudrait que ça soit clair, là, il faudrait qu'on comprenne qu'il peut ne pas circuler sur la piste cyclable qui est en dehors du réseau, il peut prendre le réseau routier. S'il y a une bande cyclable, il doit aller sur la bande cyclable. Puis, s'il n'y en a pas, il peut circuler tout de même, pareil.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est ça. Et c'est ce que l'amendement dit, et c'est ce que le libellé dit parce qu'on a remplacé le mot «voie cyclable» par le mot «bande cyclable». C'est ça qui fait en sorte que le cycliste ne sera plus obligé d'utiliser la piste, mais, s'il y a une bande — et s'il y a une bande — il devra utiliser la bande cyclable.

Mme Boulet: Et, s'il n'y a pas de bande, il peut aller sur le réseau routier pareil et ne pas prendre la piste?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, tout à fait, exactement.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Là, j'essaie de comprendre, là, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): J'ai une question, monsieur...

M. Bergeron (Verchères): Oui. Bon, allez-y, je vous en prie.

La Présidente (Mme Doyer): Bien, c'est parce qu'où est-ce que c'est défini, la terminologie «bande cyclable»?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est dans le paragraphe qui est ajusté. Alors, on vient spécifier qu'aux fins du présent article...

La Présidente (Mme Doyer): En bas, là?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est ce que la ministre...

La Présidente (Mme Doyer): 492?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, «une bande cyclable est une voie unidirectionnelle localisée...»

La Présidente (Mme Doyer): «...localisée à la droite des autres voies[...], réservée à l'usage exclusif [...] et délimitée par un marquage au sol ou par...» Mais, si c'est de la terre, si c'est... Ce n'est peut-être pas un revêtement, ce n'est peut-être pas un marquage au sol, non? Je ne comprends pas.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, en fait...

La Présidente (Mme Doyer): Parce que la ministre a dit: Quand il n'y en a pas, de bande cyclable, il y a autre chose, et cette autre chose...

Mme Boulet: Mais il y a un accotement.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, l'accotement...

Mme Boulet: Ça peut être un accotement sans être une bande cyclable.

La Présidente (Mme Doyer): Pourquoi on ne le met pas?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Vous pouvez circuler sur la chaussée carrément s'il n'y a pas de bande cyclable.

La Présidente (Mme Doyer): Mais ce n'est pas mis, ça, là-dedans.

Mme Boulet: Non, c'est ce que je dis, c'est ce que je dis, que ce n'est pas...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, elle a raison, la ministre. Moi, je trouve ça.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Bien sûr qu'elle a raison, c'est... Mais c'est ça, c'est que, s'il n'y a pas de bande cyclable, à ce moment-là le cycliste peut circuler sur la chaussée. Et, à ce moment-là, c'est l'article 487, je crois, qui dit qu'il doit circuler à l'extrême droite de la chaussée.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, c'est bon, à l'extrême droite.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, c'est ça qu'il vient préciser.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, c'est ça, parce que l'article 487 est quand même là pour dire qu'il doit circuler à l'extrême droite de la chaussée.

La Présidente (Mme Doyer): Il faut le mettre en perspective avec l'article dont vous parlez.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, dans l'article 492, est-ce que je dois comprendre que, lorsqu'on utilisait le mot «voie cyclable», on faisait référence, dans ce cas-là, à une piste cyclable?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Ça faisait référence également à une piste parce que «voie» est large et inclut tous les types d'aménagement, incluant les pistes cyclables et les bandes cyclables. Là, on le limite à la bande cyclable, c'est ce qu'on vient faire.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Et là ce qu'on comprend, c'est que, s'il y a une bande cyclable, le cycliste doit l'emprunter.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui, c'est ça.
● (17 heures) ●

M. Bergeron (Verchères): Alors, on en revient, si je peux me permettre, on en revient exactement à la même problématique parce qu'on peut présumer qu'il n'y aura pas à la fois une bande cyclable puis une piste cyclable juste à côté, il va y avoir ou bien une piste cyclable ou bien une bande cyclable. S'il y a une bande cyclable, ils vont être obligés de l'emprunter. Et là ils vont se retrouver possiblement à devoir côtoyer des cyclistes lents, des patineurs, des marcheurs, mais ils sont obligés de l'emprunter parce qu'il n'y a rien d'autre qu'une bande cyclable, et la loi va leur dire: Dorénavant, vous devez emprunter la bande cyclable.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, la bande cyclable, elle est aménagée pour assurer une sécurité

à certains endroits quand le gestionnaire du réseau routier considère qu'il doit y avoir une bande cyclable pour isoler les cyclistes soit parce qu'il y a un débit plus important de véhicules ou quoi que ce soit. Donc, c'est pour assurer quand même la sécurité des cyclistes.

Par contre, la piste cyclable, elle, elle est généralement un petit peu loin, elle est plus isolée, et donc, à ce moment-là, avec la terminologie qu'on avait avant, d'utiliser «voie cyclable», bien c'est plus contraignant pour le cycliste que d'utiliser le mot «bande cyclable».

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères... Oui, Mme la ministre?

Mme Boulet: Bien, j'aimerais juste, moi, qu'on... Là, c'est écrit «texte modifié» puis ça dit: «Lorsque le chemin public comporte une bande cyclable — au lieu de "voie" — le conducteur d'une bicyclette, autre qu'une bicyclette assistée, doit l'emprunter.» Donc, elle est où, l'ouverture à ne pas prendre la piste ou la voie cyclable?

M. Bergeron (Verchères): Il n'y en a pas.

Mme Boulet: Bien, c'est ça.

Une voix: ...parce qu'il n'y a pas plus... il n'y a plus l'obligation...

La Présidente (Mme Doyer): Voulez-vous vous nommer puis nous donner votre fonction? Puis on va vous écouter.

Mme Boulet: ...«doit l'emprunter», j'appelle ça une obligation, moi.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon, Mme la ministre...

M. Bergeron (Verchères): ...

Mme Boulet: Alors, regardez, là, vous comprenez ce qu'on veut, là, puis il faudrait nous amender ça pour que ça soit plus clair pour nous autres. Je pense que c'est... Là, je pense qu'on n'atteint pas...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, je pense que Mme la ministre, qui est une cycliste, à ce que je sais... puis vous ne comprenez pas, et plusieurs des collègues...

Mme Boulet: Bien, je comprends, mais je comprends... mais ce que je comprends...

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, mais c'est que ce n'est pas clair.

Mme Boulet: ...qu'on me dit, ce n'est pas ce que je suis capable de lire.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, c'est ça. Il faut que ce soit...

M. Bergeron (Verchères): C'est parce que... Je vais essayer de le simplifier, là, avant on disait «voie». Alors, «voie» ça comprenait et la bande et la piste.

Jusque-là, on s'entend. Sauf qu'on doute — en tout cas, moi, je n'ai pas vu ça souvent, là — qu'il puisse y avoir simultanément une piste en marge puis une bande sur la chaussée.

Mme Boulet: ...

M. Bergeron (Verchères): Non, non, je comprends. Jusque-là, ça va.

Mme Boulet: ...qu'il y a les deux en parallèle.

M. Bergeron (Verchères): Ça, on ne le retrouve pas.

Une voix: Il n'y en a jamais.

M. Bergeron (Verchères): C'est ça, on ne le retrouve pas. Alors, là, on leur dit: Vous n'êtes pas obligés d'utiliser la piste.

Une voix: Mais il faut utiliser la bande.

M. Bergeron (Verchères): Mais, de toute façon, s'il y a une bande, il n'y en a pas, de piste, il y a juste une bande. Et là ce qu'on leur dit, c'est: Vous êtes obligés de l'utiliser, la bande. Non?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Il y a une nuance...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. C'est parce que, s'il y a une piste cyclable, le cycliste n'est pas obligé, ne sera plus obligé de l'utiliser. Actuellement, il est obligé de l'utiliser.

M. Bergeron (Verchères): Ça, on comprend.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): O.K. Mais, là où il va circuler s'il n'est pas sur la piste, il va être sur la chaussée, à l'extrême droite de la chaussée.

M. Bergeron (Verchères): Ça, ça va.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): O.K. Ça, c'est le cas où il y aurait une piste.

M. Bergeron (Verchères): Mais, si, à l'extrême droite, il y a une bande, ce cycliste-là doit l'emprunter, même s'il est contraint de devoir côtoyer des cyclistes lents, patineurs et marcheurs. C'est donc dire que les cyclistes de compétition vont devoir, eux aussi, emprunter la bande cyclable?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Ça, c'est ce qu'ils font actuellement. Alors, l'assouplissement qu'on donne, la nuance qu'on fait maintenant, c'est... La bande, ça reste conforme à ce qui était avant, la situation avant. C'est pour la sécurité des cyclistes, c'est pour qu'ils soient dans une place où ils sont en sécurité. Bon. Maintenant, s'il y a une piste...

M. Bergeron (Verchères): Je ne vous parle pas de la piste, je vous parle de la bande.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Non, mais c'est ça, l'assouplissement qu'on donne dans cet amendement-là, ça concerne surtout la piste parce que, là, on garde l'obligation s'il y a une bande cyclable.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Donc, ils sont... Bon, là, on se comprend, ils ne sont plus obligés d'emprunter la piste, mais ils sont toujours obligés d'emprunter la bande.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): O.K.

Mme Boulet: Bien oui, mais c'est parce que, s'il n'y en a pas de bande...

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Ils sont sur la chaussée.

M. Bergeron (Verchères): Mais, s'il y a une bande, ils sont obligés de l'emprunter.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Mais, eux, ils ne veulent pas l'emprunter.

Mme Boulet: Bien, eux autres, ce qu'ils ne veulent pas emprunter, c'est la piste cyclable. Déjà, si on leur donne la permission d'aller sur la bande, c'est sur le réseau routier.

M. Bergeron (Verchères): Non, non, parce que la bande, c'est la même situation que la piste cyclable.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Non.

Mme Boulet: Non. Non, non, tu es sur le réseau routier, tu es sur le réseau...

M. Bergeron (Verchères): Bien, sur la piste cyclable aussi.

Mme Boulet: Tu es sur un accotement. Tu es sur un accotement, Stéphane, ce n'est pas une piste cyclable où... Tu n'auras pas des patineurs à roues alignées parce que tu peux...

M. Bergeron (Verchères): Oui, c'est là qu'ils vont aller.

Mme Boulet: Bien, les accotements, là, ça peut être sur des routes collectrices, là, ce n'est pas là que... Les patineurs à roues, ils n'ont pas le droit d'aller là.

M. Bergeron (Verchères): Bien, on ne parle pas d'un accotement, là, on parle d'une bande cyclable.

Mme Boulet: Oui, mais, souvent, c'est un accotement.

M. Bergeron (Verchères): Qui n'y a pas le droit?

Une voix: Le patin à roues alignées.

Mme Boulet: Le patin à roues alignées, il n'a pas le droit.

M. Bergeron (Verchères): Ils n'ont même pas le droit sur les pistes, mais ils sont là pareil.

Une voix: Un ticket.

Mme Boulet: Oui, mais ils n'ont pas le droit sur les...

M. Bergeron (Verchères): Non, non, ils sont sur les pistes.

Mme Boulet: Oui, mais ils n'ont pas le droit sur les accotements.

M. Bergeron (Verchères): Non, il n'y a personne qui leur donne des tickets.

Mme Boulet: Ton accotement, c'est une bande.

Une voix: Ça peut être une...

Mme Boulet: Ils n'ont pas le droit d'aller sur les accotements, puis ça, c'est une bande cyclable.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est ça, la piste cyclable, elle est en site propre, alors que la bande, elle est contiguë à la chaussée.

Mme Boulet: Puis tu ne peux pas aller là avec des patins à roulettes.

M. Bergeron (Verchères): Tu ne peux pas aller sur une piste non plus avec des patins à roulettes.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, ça dépend, il y a des pistes multifonctionnelles.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, je pense qu'on pourrait suspendre, revenir, là, clarifier, je pense...

Mme Boulet: Oui, oui, peut-être qu'on peut suspendre. Puis il faudrait juste que ça soit plus clair, là. Moi, je n'ai pas de problème, là.

La Présidente (Mme Doyer): Vous allez pouvoir réfléchir à tout ça, hein, vous allez aller réfléchir à tout ça.

M. Reid: On va aller voir ça en fin de semaine, je vais essayer de faire du vélo.

Mme Boulet: Parce que Pierre, il en fait beaucoup de vélo, plus que moi encore.

La Présidente (Mme Doyer): Apportez l'article puis réfléchissez-le en faisant du vélo.

M. Reid: ...tu arrives à 30 km/h, il y a un petit bonhomme qui vient se mettre en avant de toi...

Des voix: ...

M. Reid: ...je me suis failli, là... deux, trois fois, là.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Là, je vais vous ramener à l'ordre, mesdames messieurs. Je pense que... Mme la ministre.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bon!

Des voix: ...

M. Bergeron (Verchères): ...on se m'arrache, qu'est-ce c'est que vous voulez que je vous dise?

La Présidente (Mme Doyer): On se m'arrache. Mais là j'aimerais ça vous ramener à un peu plus d'ordre parce que, là, il faut qu'on sache, pour monsieur qui travaille en arrière, qu'est-ce qu'on fait avec l'article. On le suspend? On y revient plus tard? Ou je suspends les travaux, hein? Je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 17 h 7)

(Reprise à 17 h 9)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, je vais vous demander à statuer et je vais statuer après, mais qu'est-ce que vous décidez qu'on... Est-ce qu'on suspend l'article ou...

Mme Boulet: ...là, à mes gens... Je le suspendrais puis je leur ai demandé de m'apporter quelque chose qui serait peut-être un peu plus clair ou un peu plus compréhensible, là, et que ça soit en respect des articles de loi du Code de la sécurité, là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, nous suspendons l'article 30.1. Le 44...

M. Bergeron (Verchères): ...juste avant de...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, pardon.

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. Juste avant, là...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

● (17 h 10) ●

M. Bergeron (Verchères): ...à titre d'indication, là, pour le travail qui se fera pour la rédaction de quelque chose de différent puis d'éventuellement plus clair, ce que la Fédération québécoise des sports cyclistes demandait, c'est que le cycliste ou le groupe de cyclistes qui circule à plus de 25 km/h peut, lorsque le chemin public comporte

une voie cyclable, circuler en dehors de cette dernière. Alors, eux, ils veulent circuler en dehors d'une voie cyclable. Ils ne précisent pas s'il s'agit d'une piste ou s'il s'agit d'une bande, ils veulent pouvoir circuler en dehors d'une voie.

Alors là, je comprends qu'on serait disposé à leur permettre de circuler en dehors de la piste, mais qu'on n'est pas prêt à leur permettre de circuler en dehors de la bande.

Mme Boulet: Oui, oui, oui, on est prêt à circuler en dehors de la piste, en dehors de la bande. S'il n'y a pas de bande, ils peuvent circuler à l'extrême droite de la chaussée.

M. Bergeron (Verchères): Et, s'il y a une bande puis qu'ils ne veulent pas circuler dans la bande, ils pourraient?

Mme Boulet: Bien, c'est parce que, s'il y a une bande, ça veut dire que l'extrême droite de la chaussée, c'est la bande, là, parce qu'il n'y a pas deux choses sur la même route, là.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Bien, en fait, c'est ça, ce qu'on serait prêts à leur donner pour des raisons de sécurité quand même, l'assouplissement, c'est de dire «la piste».

M. Bergeron (Verchères): Oui, c'est ça, on va vérifier avec eux, on va vérifier ça. C'est bon.

La Présidente (Mme Doyer): C'est bon? Alors, Mme la ministre, est-ce que nous passerions à l'article 31 sur le casque à vélo? Parce que ça, ça va être...

M. Ouellette: Non. On s'en va dans les ajustements...

La Présidente (Mme Doyer): ...substantiel ça, là, là, oui.

M. Bergeron (Verchères): Avant de passer aux ajustements techniques, Mme la Présidente, il y avait d'autres recommandations de la Fédération québécoise des sports cyclistes, et je veux juste vérifier quelle est l'ouverture de la part du gouvernement pour les envisager. Il y avait la possibilité, sur des routes, si je me souviens bien, là, de mémoire, sur des routes non numérotées, la possibilité de ne pas être obligé de circuler à la queue leu leu, mais de pouvoir circuler côte à côte. Est-ce que ça, c'est quelque chose qu'on est prêt à envisager?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: En fait, je vais laisser Mme Cashman-Pelletier parce qu'on a vérifié... parce qu'on était prêts à ouvrir sur certaines choses, d'autres éléments nous semblaient un peu moins sécuritaires. Alors, je vais peut-être laisser Mme Stéphanie, là, vous donner la réponse.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Alors, effectivement, on a regardé avec nos experts en sécurité autant au ministère qu'à la Société de l'assurance automobile, et ce n'était pas sécuritaire de pouvoir circuler à

deux de front, comme ils le demandaient. En fait, c'est qu'il y a une question... quand il y a des dépassements par des véhicules, ça peut être trop large, ça peut amener un empiètement trop important sur l'autre voie, et c'était dangereux pour les véhicules, pour... En fait, lors des dépassements des véhicules, ce n'était pas sécuritaire. Puis il y a des différentiels de vitesse aussi pratiqués entre les véhicules et les cyclistes. Alors, pour des raisons de sécurité, ce n'était pas possible de répondre à cette demande-là.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Évidemment, moi, je ne peux pas expliquer techniquement les raisons pour lesquelles eux jugent que la queue leu leu est moins sécuritaire que le côte à côte, mais eux sont convaincus que, pour eux, c'est moins sécuritaire, la queue leu leu, que le côte à côte.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Cashman-Pelletier? Mme la ministre?

Mme Boulet: C'est une question d'espace.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est une question, c'est ça, de largeur de route. Alors, en cas de dépassement, ce n'est vraiment pas sécuritaire. Écoutez, c'est...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): J'aimerais ça que vous me demandiez à intervenir, qu'on le fasse de façon plus formelle parce qu'on est en législation, étude article par article. M. le député d'Orford, on va vous écouter.

M. Reid: Non, mais c'était juste... Je pense que — à moins que je me suis trompé — le député de Verchères se demande pourquoi les gens du sport cycliste prétendent-ils que c'est plus sécuritaire — c'est ça que j'ai compris — à un qu'à deux.

M. Bergeron (Verchères): Non, non, non, je ne me demande pas pourquoi, c'est qu'eux prétendent... Puis je ne peux pas l'expliquer, là, je ne suis pas un spécialiste en la matière, mais eux prétendent, Mme la Présidente, qu'il est plus sécuritaire d'être deux de front que d'être à la queue leu leu. Et, si je ne m'abuse — puis là je me fais l'interprète de l'argument des gens de la fédération, et ça peut être sujet à caution — c'est que, lorsque, pour l'automobiliste, la masse est plus importante, il va avoir tendance à faire un déplacement plus large lors d'un déplacement, puis c'est ce qui risque d'être... selon eux, c'est ce qui peut être plus sécuritaire. Et, bon, pour le reste, là, je ne pourrais pas faire l'argumentation à leur place, mais, manifestement, il y a une divergence d'interprétation, quant à la sécurité de la queue leu leu plutôt que deux de front, entre le ministère, la SAAQ et la fédération. Mais, bon...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous allons aller au député d'Orford.

M. Reid: Bien, tout ce que je voulais dire...

La Présidente (Mme Doyer): Ensuite, je vais prendre une intervention, celle du député de Beauce-Nord.

M. Reid: Bien, là-dessus, tout ce que je voulais dire tantôt, Mme la Présidente — je m'excuse de ne pas vous avoir demandé la parole — c'était que j'avais de la difficulté à comprendre cette position-là, que ce serait plus sécuritaire à deux qu'à un. Moi, j'ai fait des milliers de kilomètres de vélo, là, au Québec et en France, aux États-Unis puis je ne comprends pas ça, honnêtement.

M. Bergeron (Verchères): ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, un instant, je vais écouter M. le député de Beauce-Nord. On reviendra à vous après, M. le député de Verchères. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, Mme la Présidente. En tout cas, moi, dans mon comté, j'ai beaucoup de routes pas numérotées et je ne peux pas m'imaginer que c'est plus sécuritaire un à côté de l'autre qu'un en arrière de l'autre. Écoutez, dans les routes pas numérotées, c'est quand même une limite de vitesse de 80 km/h. Ça veut dire que les gens vont jusqu'à 100 km/h. Tu arrives dans une courbe avec deux personnes l'une à côté de l'autre, ça va être... il va en avoir qui vont être dans le champ, certain. Alors, moi, je pense que c'est plus sécuritaire un en arrière de l'autre. Voilà.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, sur cette continuation de discussion sur les articles antérieurs qu'on avait suspendus, ce que je comprends, nous allons aux articles qui touchent les ajustements techniques.

M. Bergeron (Verchères): Non, madame.

La Présidente (Mme Doyer): Non? Vous avez une intervention?

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): O.K. Allez-y, M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Il y avait des recommandations de la fédération qui m'apparaissent plutôt faciles à faire. Par exemple, au niveau de l'article 344, ils souhaitaient qu'on fasse référence aux cyclistes plutôt qu'à la bicyclette. À l'article 341 — puis ça, j' imagine qu'il y a des contraintes d'espace, là — l'idée de... après espace suffisant, 1 m en ville, 1,5 m sur les routes rurales. À l'article 487 — très important parce qu'on en a parlé beaucoup il y a quelques instants — ils souhaitent éliminer la notion d'extrême droite de la chaussée pour la circulation d'un cycliste sur la chaussée. L'article 486, remplacement de la limite de 15 cyclistes par file par 20 cyclistes par file. Bon, là, on parle d'ajouter la possibilité de deux cyclistes de front.

Mme Boulet: On peut prendre point par point, si vous voulez, puis on peut vous donner l'analyse...

M. Bergeron (Verchères): Oui? Bon, pourquoi pas.

Mme Boulet: ...qui a été faite au ministère et à la SAAQ.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Merci. Vous avez mentionné le cas de l'article 341, ils voulaient rajouter des distances, 1 m en ville, 1,5 m... Le problème avec ça, c'est que c'est inapplicable par les policiers, alors, de savoir... d'aller mesurer la distance qu'il y a entre les personnes. Par contre, la Société de l'assurance automobile, dans la sensibilisation qu'elle fait, mentionne ces distances-là comme étant les distances qui sont idéales à respecter. Alors, c'est pour une question d'applicabilité, là, si ce n'est pas souhaitable de donner suite à cette demande-là.

Ensuite, vous avez mentionné...

Une voix: ...

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui.

Mme Boulet: Je veux juste dire qu'elle donne les réponses...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...puis, s'il y a lieu de revenir ou de faire des discussions plus...

M. Bergeron (Verchères): Parce que, quant à l'applicabilité, quand on parle de 12 ans pour le port du casque, là, ça ne s'applique pas non plus, là.

Mme Boulet: Aïe! là, ça, ce n'est pas correct. Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): Non, non, mais c'est ça pareil.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, en fait, c'est parce que les policiers ne peuvent pas dire: Bon, on va aller mesurer est-ce qu'on était à moins de 1 m, à moins de 1,5 m, c'est... Dès qu'il y a une mesure précise, bien ça obligerait les gens à rester sur place puis le policier à les mesurer. On comprend que ce n'est pas possible.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Le 344, la référence aux cyclistes plutôt qu'à la bicyclette.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): La référence aux cyclistes, attendez un petit peu que je regarde l'article 344. Généralement, on va...

M. Bergeron (Verchères): «Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une ligne visée à l'article 326.1, dans la mesure où cette manoeuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser un tracteur de ferme, une autre machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale ou une bicyclette.» Et ils souhaiteraient qu'on remplace ça par «ou un cycliste».

La Présidente (Mme Doyer): Mme Cashman-Pelletier.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, il n'y a rien qui empêche, là, à première vue, cette modification-là.

M. Bergeron (Verchères): Article 487, ça, je sais que vous n'aurez pas besoin d'y référer, éliminer la notion d'extrême droite de la chaussée pour la circulation d'un cycliste sur la chaussée.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Oui. Bien, ça, c'est un des amendements qu'on a proposés. En fait, pour des raisons de sécurité, on souhaite que les gens restent à l'extrême droite. Ce qu'ils mentionnaient comme raison pour dire: On aimerait ça être à droite plutôt qu'à l'extrême droite, c'est de dire: Des fois, il y a des trous dans la chaussée, puis tout ça. Alors, c'est là qu'on est venus dire: On remplace «en cas d'obstruction» par «en cas de nécessité». Alors, c'est un des amendements qui a été... Je pense que l'étude a été suspendue parce qu'on référerait à 44. Est-ce que c'est possible?

M. Bergeron (Verchères): Ah! O.K. O.K. O.K.

Mme Boulet: C'est ça, tantôt, qu'on a parlé, oui.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): C'est ça, parce qu'on incluait aussi le contresens, la concordance avec le contresens.

M. Bergeron (Verchères): C'est bon. Merci beaucoup.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Ça fait plaisir.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce qu'on continue ou ça va?

M. Bergeron (Verchères): Nous sommes prêts, Mme la Présidente.

Ajustements techniques et autres mesures de concordance

La Présidente (Mme Doyer): Vous êtes prêts. Merci. Alors, comme vous êtes prêts, je comprends que nous allons au thème... J'appellerais ça une thématique générale qui rejoint les ajustements techniques, qui comprend les ajustements techniques et autres mesures de concordance avec l'article 1.1, ajout.

Mme Boulet: Alors, il faudrait passer l'ajout à tout le monde avec la justification, si c'est possible.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on va attendre que l'article soit distribué.

Une voix: ...

● (17 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): 1.1. Alors, donnez-moi-le donc, je vais informer les gens. Merci. Alors, nous allons distribuer les articles 1.1 à 1.3, puisque c'est un amendement qui... Ce sont des ajouts, hein? C'est un amendement qui concerne des ajouts, de 1.1, 1.2 et 1.3. Alors, Mme la ministre, si vous pouvez nous en faire lecture.

Mme Boulet: Alors, les articles 1.1 à 1.3, ils disent ceci:

1.1. L'article 59 de ce code est modifié par le remplacement, au premier alinéa, des mots «au quatrième ou au sixième alinéa de l'article 31.1» par les mots «au troisième et au cinquième alinéa de l'article 31.1».

1.2. L'article 76.1.1 de ce code est modifié par le remplacement des mots «dès que cette ordonnance le permet» par ce qui suit: «, à moins d'une ordonnance contraire, dès l'expiration de la période minimale d'interdiction absolue visée au Code criminel».

1.3. L'article 76.1.9 de ce code est modifié par le remplacement des mots «la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes» par les mots «l'Association des centres de réadaptation en dépendance du Québec».

L'amendement proposé introduit, en premier lieu, l'article 1.1 corrigeant une omission de la Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives qui, après avoir supprimé le deuxième alinéa de l'article 31.1 du Code de la sécurité routière, n'apportait aucune mesure de concordance à l'article 59 de ce code.

Cet amendement modifie, d'autre part, l'article 76.1.1 du Code de la sécurité routière afin de tenir compte que l'autorisation de conduire pendant l'interdiction prononcée par le tribunal à la suite d'une infraction reliée à l'alcool n'est habituellement pas fixée dans l'ordonnance du juge, mais en vertu du Code criminel.

Enfin, cet amendement modifie l'article 76.1.9 du Code de la sécurité routière afin de remplacer le nom de l'organisme qui y est mentionné, soit la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes par le nouveau nom de cet organisme qui est l'Association des centres de réadaptation en dépendance du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, est-ce qu'on les regarde les trois ensemble ou un par un, quitte à adopter les trois ensemble après?

Mme Boulet: C'est comme le collègue le souhaite, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères, comment souhaiteriez-vous travailler?

M. Bergeron (Verchères): Bien, sincèrement, j'essaie d'en comprendre le sens, là, je suis en train de lire et relire...

Mme Boulet: Est-ce que vous voulez que Mme St-Cyr donne peut-être des précisions sur chacun des points?

M. Bergeron (Verchères): Oui, peut-être que ce serait une bonne idée, là, parce que...

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Pour le premier, Claude... Me Bergeron, irait avec votre permission. Les deux autres, je vais vous les expliquer avec plaisir.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme St-Cyr. M. Bergeron, en vous présentant avec votre fonction.

M. Bergeron (Claude): Oui. Claude Bergeron, avocat à la Société de l'assurance automobile du Québec. Alors, l'Assemblée nationale a adopté, l'automne passé, la Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives. Puis, à cette occasion-là, elle a supprimé un alinéa à l'article 31.1 du Code de la sécurité routière qui prévoyait, entre autres, qu'une personne ne pouvait pas circuler lorsqu'elle n'avait pas payé son avis de péage. Lorsque la SAAQ recevait un avis de défaut de péage, à ce moment-là la personne ne pouvait pas circuler.

Donc, ce projet de loi là a supprimé cet alinéa-là. Et l'article 59, c'est une disposition pénale qui fait état que, lorsque quelqu'un contrevient à cette disposition-là, il a une amende. Alors, étant donné qu'ils n'avaient pas fait la correction pour changer le numéro des alinéas, parce que, là, au lieu que ce soit quatrième et sixième alinéa, il faut que ça devienne, à ce moment-là, troisième et cinquième alinéa, alors donc c'est seulement qu'une correction de concordance pour tenir compte que, maintenant, il y a un alinéa de moins à l'article 31.1.

M. Bergeron (Verchères): Pour mon édification personnelle, c'est quel alinéa qu'on a fait sauter, déjà?

M. Bergeron (Claude): C'est le deuxième alinéa. C'est l'article 15 qui a fait sauter le deuxième alinéa de l'article 31.1 du Code de la sécurité routière. J'en ai une copie ici.

M. Bergeron (Verchères): Non, non, ce n'est pas ça, c'est quel alinéa du code qu'on a fait sauter?

La Présidente (Mme Doyer): Le deux. Il y a une dame derrière qui dit le deux.

(Consultation)

M. Bergeron (Verchères): Ça, c'est l'original, ça?

Une voix: ...

M. Bergeron (Verchères): O.K. Ça, c'est celui avant l'amendement.

M. Bergeron (Claude): Oui, c'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Et le deuxième alinéa qu'on a fait sauter, c'est... Je suis toujours mêlé entre les paragraphes puis les alinéas, là.

M. Bergeron (Claude): Celui que vous voyez devant vous, là, c'est ça, c'est avant le... Je veux dire, ça, c'est l'article au 12 juin 2008, donc c'est avant la modification par le projet de loi de l'automne passé. Donc, ce qui a été supprimé, c'est ce que vous voyez au deuxième alinéa.

M. Bergeron (Verchères): C'est ce petit bout là, là?

M. Bergeron (Claude): Oui. Puis, donc, la disposition pénale, dans le fond, faisait référence au quatrième alinéa, là, c'est-à-dire...

M. Bergeron (Verchères): Pourquoi on l'a fait sauter? «Le propriétaire doit en outre avoir satisfait à tout [...] défaut de paiement d'un péage conformément à l'article 22 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport — la loi de 2000 — pour lequel la société...» Parce qu'on introduit autre chose?

M. Bergeron (Claude): Si je lis...

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Comme tel, ce n'est pas moi, le légiste qui a participé à la rédaction de ce projet-là, mais, si je me reporte aux notes explicatives du projet de loi, on dit que c'est afin d'établir de nouvelles règles en ce qui a trait au recouvrement des péages. Donc, possiblement que, si on a supprimé ça, c'est parce qu'on a adopté d'autres règles de recouvrement.

M. Bergeron (Verchères): O.K. De toute façon, on ne vas pas changer ça aujourd'hui, hein? Merci. Donc, c'est juste une renumérotation suite à cette loi-là. C'est bon.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères, est-ce que vous avez d'autres remarques?

M. Bergeron (Verchères): Mme St-Cyr.

La Présidente (Mme Doyer): Oh! pardon, Mme St-Cyr, vous étiez en train de nous expliquer...

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. Alors, en ce qui a trait à 1.2, c'est à la suite d'une modification au Code criminel, c'est qu'avant... Le Code criminel, la dernière modification, elle date de 2008. Dans la version antérieure, c'est le juge qui devait... Dans le cas d'une condamnation pour conduite facultés affaiblies, alcool, il y a une période d'interdiction minimale, et le juge devait autoriser la personne à bénéficier d'un programme d'antidémarrreur s'il y en avait un dans sa province.

Maintenant, depuis 2008, le juge ne se prononce pas pour autoriser, il ne fait que, s'il le veut, interdire l'antidémarrreur. Alors, c'est pour être conforme à ça. Autrement dit, de facto, la personne, après la période d'interdiction minimale, a droit à l'antidémarrreur, sauf si le juge en dispose autrement. Alors, c'est une concordance pour tenir compte du fait que, dorénavant, le juge ne donne plus la permission d'avoir l'antidémarrreur, c'est vraiment fixé en vertu du Code criminel. En fait, la...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères, ça va pour le 1.3?

M. Bergeron (Verchères): C'est bon. Oui, l'autre, ça va.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui? O.K.

M. Bergeron (Verchères): Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va parce que je considère que le 1.3, moi, qu'il ait ce dossier-là, c'est exactement ça, là, ils ont changé de nom. Alors, est-ce

que nous serions prêts à adopter l'amendement qui consiste à ajouter les articles 1.1 à 1.3?

M. Ouellette: ...c'est adopté, madame...

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Adopté. Nous passons à...

Des voix: 3.

La Présidente (Mme Doyer): 3.

Mme Boulet: L'article 3?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, article 3.

Mme Boulet: Mme la Présidente, l'article 182 de ce code est modifié par le remplacement des mots «de libération» par les mots «d'absolution».

Cette disposition de concordance modifie l'article 182 du Code de la sécurité routière par le remplacement du terme «libération» par le terme «absolution» utilisé maintenant dans le Code criminel.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Verchères, «absolution».

M. Bergeron (Verchères): Ça va, Mme la Présidente.

M. Ouellette: Adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. L'article 3 est adopté. 38. Mme la ministre.

Mme Boulet: 38, Mme la Présidente: L'article 519.21.2 de ce code est modifié par le remplacement de ce qui suit: «519.12, 519.67.1, 519.70 et 519.73» par ce qui suit: «519.70, 519.71 et 638.1».

Cette disposition est modifiée pour ajuster par concordance les renvois à certains articles du code qui ont été renumérotés ou qui sont devenus désuets à la suite de la réécriture dans le chapitre 14 des lois de 2008 des dispositions applicables au contrôle sur route et en entreprise.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 38?

M. Bergeron (Verchères): Bien, juste une question technique: On a donc réécrit le chapitre 14 des lois de 2008, mais on n'avait pas encore apporté la renumérotation dans le Code de la sécurité routière?

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

● (17 h 30) ●

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Avec votre permission, Mme la Présidente, on va demander à l'avocate au dossier de venir expliquer.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, madame, on va vous écouter. Avant, vous allez vous présenter, votre nom, votre fonction.

Mme Claraz (Christine): Me Christine Claraz, je suis avocate à la Société de l'assurance automobile du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

Mme Claraz (Christine): Alors, effectivement, dans le cadre de l'adoption du chapitre 14 des lois de 2008, on a revu plusieurs dispositions, en fait une section complète concernant le contrôle routier pour clarifier le mandat des contrôleurs routiers à cette époque. Et malheureusement, bien, à la suite de ça, donc, il y a eu renumérotation des articles du code, et malheureusement, bien les concordances n'ont pas été faites ici dans la disposition. Alors, ça fait suite, dans le fond, à l'adoption de ces mesures, et, ici, on fait les quelques ajustements de concordance qui doivent être apportés à la suite de la renumérotation des articles du code.

M. Bergeron (Verchères): C'est donc dire que, depuis ce temps-là, il y avait une espèce d'hiatus, là, il y avait...

Mme Claraz (Christine): Mais c'était somme toute, quand même, je vous dirais, ce que je considère, moi, être des dispositions qui étaient mineures, là.

M. Bergeron (Verchères): Nous sommes rassurés.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, madame. Nous sommes donc prêts à adopter l'article 38.

M. Ouellette: C'est adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, Mme la ministre, nous allons faire lecture de l'article 40.

Mme Boulet: L'article 40, Mme la Présidente: L'article 588 de ce code est modifié par la suppression, dans le premier alinéa, de ce qui suit: «, 519.56».

Cette disposition de concordance modifie l'article 588 du Code de la sécurité routière par la suppression de l'article 519.56 auquel il réfère, puisque ce dernier article a été abrogé par l'article 99 du chapitre 56 des lois de 1996.

M. Bergeron (Verchères): Alors là, on doit comprendre, Mme la Présidente, qu'il ne s'agit pas d'un oubli de 2008...

Mme Boulet: Ce n'est pas un hiatus.

M. Bergeron (Verchères): ...c'est un oubli de 1996.

La Présidente (Mme Doyer): Là, c'est pire que tout. C'est pire que tout.

M. Ouellette: On fait du ménage.

La Présidente (Mme Doyer): Nous étions au pouvoir en plus. C'est d'un gouvernement à l'autre.

M. Bergeron (Verchères): C'était mineur, ce n'est pas grave.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): Ça fait plus de 10 ans, mais c'est mineur.

Mme Boulet: Claude, est-ce que tu as une réponse brillante?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Verchères): Répondez simplement: C'est ça.

M. Bergeron (Claude): Possiblement... C'est sûr qu'à l'époque on n'avait pas les outils modernes de repérage qu'on a aujourd'hui, là, mais...

Une voix: ...pas d'ordinateurs.

M. Bergeron (Claude): C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Aïe! comment est-ce qu'ils faisaient pour légiférer dans les années trente?

M. Ouellette: Attends, c'est le prochain article. C'est adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr. Bien sûr, adopté, puisque c'est de concordance. Merci, M. Bergeron. Nous en sommes...

Mme Boulet: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. On va le... Est-ce qu'il avait été distribué?

M. Ouellette: Non, il va l'être.

Mme Boulet: Bon. Avec la justification, Claude?

M. Ouellette: On va être à date. On est à veille de trouver un article de janvier en quelque part, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que tout le monde l'a, le papillon, l'amendement? On va attendre. On va attendre.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Le café, j'ai... Regardez en arrière de la dame là-bas, c'est de sa faute.

Une voix: Qui ça? Laquelle, là?

La Présidente (Mme Doyer): Je voulais du café, mais...

Une voix: Non, non, c'est correct.

La Présidente (Mme Doyer): ...j'ai été induite en erreur que la commission se terminerai plus tôt. Et j'en voulais beaucoup, de café. C'est vrai, en plus.

Une voix: Bon. Alors là, je pense que tout le monde l'a, là.

La Présidente (Mme Doyer): Tout le monde l'a? Alors, Mme la ministre, nous vous écoutons pour la lecture de l'amendement.

Mme Boulet: Alors, tout simplement, c'est: Supprimer l'article 46.

Alors, cet amendement fait la concordance avec les amendements qui ont ajouté les articles 1.2 et 1.3 au projet de loi. En effet, il n'est plus nécessaire de modifier les articles 76.1.1 et 76.1.9 du code via l'article 12 du chapitre 40 des lois de 2007 parce qu'ils sont intégrés dans le recueil des *Lois refondues*.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, est-ce que j'ai des interventions sur cet amendement?

M. Bergeron (Verchères): Bien oui. Simplement, en français, ça veut dire quoi, ça?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron, est-ce que c'est vous qui allez répondre à ça?

M. Bergeron (Claude): Bon, voici, oui. Alors, voici, c'est que, quand on présente un projet de loi, on le... on écrit en fonction des *Lois refondues*, et il faut faire état aussi... Comme dans le cas du Code de la sécurité routière, l'automne passé, quand on a présenté le projet de loi n° 71, les *Lois refondues* étaient à jour en août 2008. Alors, depuis ce temps-là, il y a eu... Puis les *Lois refondues* ne font pas état non plus, à ce moment-là, de ce qui est venu en vigueur par la suite, après août 2008. Alors, dans l'historique, il faut faire état de tout ce qui n'est pas dans les *Lois refondues*.

Mais, depuis l'automne passé, il y a une loi sur la refonte des lois qui, maintenant, permet la refonte des lois à tous les mois, et maintenant on n'a plus besoin, à ce moment-là, de référer aux historiques aussi souvent qu'on le faisait auparavant parce que, là, les lois, maintenant, sont... Comme 76.1.1 à 76.1.9 est maintenant intégré dans les *Lois refondues*. Alors, c'est pour ça qu'on a pu les modifier directement tantôt par le biais des amendements 1.1 et 1.2, alors que, l'automne passé, il fallait passer par le projet de loi n° 12 qui avait adopté ces articles-là.

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui, Johanne, elle va nous dire ça parce que...

Une voix: En trois mots.

Mme St-Cyr (Johanne): Johanne St-Cyr.

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Tout à l'heure, on a déjà modifié le code pour dire que, dorénavant, le juge, il ne permet plus l'antidémareur, c'est de facto, le juge peut l'interdire. Alors, on a déjà apporté la modification tout à l'heure au même titre que, tout à l'heure, vous avez déjà accepté de changer le nom, l'appellation de la fédération qui est dorénavant l'Association des centres de réadaptation. Alors, cet article-là faisait la même chose, mais il était beaucoup plus tricoté parce qu'il fallait faire référence aux anciennes lois, alors que, là, on peut y aller directement maintenant, puisque les lois sont refondues à chaque mois. Donc, les mêmes modifications ont déjà été adoptées tout à l'heure.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Donc, quand on dit qu'on supprime l'article 46, c'est l'article 46 du projet de loi n° 71 et pas nécessairement l'article 46 du code. C'est bon.

Mme St-Cyr (Johanne): C'est ça.

(Consultation)

M. Bergeron (Claude): Ce que je vous ai remis, là, c'est le projet de loi... c'est l'article 12, justement, qui intégrait les articles 76.1 et suivants qu'on n'a plus besoin, à ce moment-là, de référer.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, M. le député de Verchères? M. le député de Verchères?

M. Bergeron (Verchères): Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va. Alors, l'amendement à l'article 46 est adopté. L'article... Est-ce qu'on a besoin d'adopter l'article...

Mme Boulet: On va ajourner, Mme la Présidente, si vous permettez.

La Présidente (Mme Doyer): On va ajourner?

Mme Boulet: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. On adopte le papillon.

M. Bergeron (Verchères): Juste avant d'ajourner...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): ...parce que je sens que le leader parlementaire du gouvernement essaie encore de se mêler de nos affaires, alors là je comprends que tous les articles non controversés sont maintenant adoptés...

Mme Boulet: ...il y a certains qui ne sont pas controversés mais qui doivent aller au Conseil des ministres, alors il reste deux blocs: certains qui ne sont pas controversés mais qu'il y a des amendements que, moi, je dois présenter au Conseil des ministres, quelques-uns qui sont sur la feuille, et, après ça, il y a le bloc, là, de sujets qu'on...

M. Bergeron (Verchères): Oui, puis il y en a peut-être d'autres aussi qui ne sont pas controversés, là, comme l'article 344, là, mais qui nécessitent de nouveaux amendements.

Mme Boulet: C'est ça. Alors, il y a comme deux blocs.

M. Bergeron (Verchères): Là, on s'entend pour dire qu'avant que vous alliez au Conseil des ministres et que j'aille moi-même à mon caucus nous ne nous rencontrons plus.

Mme Boulet: Bien, en fait, moi, je vais aller au Conseil des ministres, mais pas sur les sujets qu'on doit discuter, là, je vais y aller sur les amendements qui sont techniques.

M. Bergeron (Verchères): Oui, c'est ça. Mais, de toute façon, vous, vous devez aller au Conseil des ministres sur un certain nombre d'articles, puis, moi, je dois aller à mon caucus...

Mme Boulet: Oui, c'est ça. Après ça, il faut s'entendre...

M. Bergeron (Verchères): ...sur un certain nombre d'autres dispositions. Ça fait que, d'ici mercredi, en d'autres termes, on ne se revoit pas.

Mme Boulet: C'est en plein ça.

M. Bergeron (Verchères): Bien, on va se revoir, mais pas en commission pour l'étude des...

Mme Boulet: Puis, quand vous aurez des positions à nous proposer sur les sujets, là, qu'on est... Alors, on s'assoira puis on regardera, là, jusqu'où on est capables...

M. Bergeron (Verchères): Oui, parce que, là, je pense qu'il est question d'une autre rencontre éventuellement, là.

Une voix: Après le Conseil des ministres.

Mme Boulet: C'est ça. Parce que qu'après ça il va falloir retourner aussi dans nos... Tu sais, si on prend des décisions conjointement sur les points où on a une ouverture, il va falloir aller consulter nos caucus respectifs aussi.

Une voix: Jeudi, parce que le Conseil des ministres est mercredi. Pas avant jeudi.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que nous ajournons les travaux sine die. Et je vous remercie, tout le monde, de votre bonne collaboration, autant les parlementaires que le personnel des différentes entités en lien avec le ministère des Transports et du ministère des Transports.

(Fin de la séance à 17 h 40)