



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 8 juin 2010 — Vol. 41 N° 73

Étude détaillée du projet de loi n° 71 — Loi modifiant
de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres
dispositions législatives (3)

**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 mardi 8 juin 2010 — Vol. 41 N° 73

Table des matières

Étude détaillée	
Courses de rue, «car surfing» et action imprudente (suite)	1
Remisage et saisie des véhicules	5
Sacs gonflables et équipements de sécurité	14
Vérification mécanique et numéro d'identification du véhicule	23

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

Mme Julie Boulet
M. Stéphane Bergeron
M. Guy Ouellette
M. Janvier Grondin

- * M. Patrick Nolin, ministère des Transports
- * Mme Johanne St-Cyr, Société de l'assurance automobile du Québec
- * M. Claude Bergeron, idem
- * M. Gaétan Bergeron, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en soirée pour l'étude détaillée du projet de loi n° 88, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement concernant la gestion des matières résiduelles et modifiant le Règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 8 juin 2010 — Vol. 41 N° 73

Étude détaillée du projet de loi n° 71 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (3)

(Quinze heures trente-trois minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, 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 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.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, au moment de l'ajournement de la dernière séance consacrée à l'étude de ce projet de loi, nous venions d'adopter l'article 28 tel qu'amendé. Mme la ministre, la parole est à vous. Et je crois que vous avez manifesté le désir de déposer des amendements. Alors, à vous la parole, Mme la ministre.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, je vous ai donné la parole. J'aimerais...

Mme Boulet: Vous voulez... Bien, regardez, on va juste suspendre pour...

M. Bergeron (Verchères): Est-ce qu'on peut suspendre, le temps qu'on se démêle?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, je vais suspendre, le temps qu'on décide comment...

Mme Boulet: ...où est-ce qu'on commence, Mme la ministre... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): ...je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 15 h 35)

(Reprise à 15 h 42)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, les travaux recommencent. Mesdames messieurs, les travaux recommencent. Alors, Mme la ministre, à vous la parole.

Étude détaillée

Courses de rue, «car surfing» et action imprudente (suite)

Mme Boulet: Alors, l'article 33, Mme la Présidente, se lit comme suit: Remplacer l'article 33 par le suivant:

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

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, de ce qui suit: «426 à 436» par ce qui suit: «428 à 432, 435, 436»;

2° par le remplacement, dans le premier alinéa, de ce qui suit: «480 à 482» par ce qui suit: «480, 481, 482»; et

3° par la suppression du deuxième alinéa.

Cet amendement vise, d'une part, à retirer les infractions aux articles 426 et 427 de la disposition pénale de l'article 506 du code. L'article 426 porte sur l'interdiction de conduire un véhicule transportant plus de passagers que le nombre de places munies d'une ceinture de sécurité. L'article 427 porte sur l'interdiction de conduire un véhicule qui transporte sur la banquette avant plus de trois passagers ou qui transporte plus d'un passager par siège-baquet à l'avant.

L'amende actuelle pour une infraction à ces articles est de 30 \$. Dans le cas d'un autobus affecté au transport d'écoliers, l'amende pour une infraction à l'article 426 est de 200 \$. L'amende pour ces infractions sera désormais fixée à 200 \$, à la suite d'un amendement à l'article 510 du code, ce qui correspond à celle prévue pour une infraction d'avoir conduit un véhicule routier dont une ceinture est manquante, modifiée ou hors d'usage, en violation de l'article 395 du code.

D'autre part, cet amendement apporte un ajustement de concordance pour tenir compte de la disposition pénale prévue à l'article 508.1 du code applicable à une infraction à l'article 481.1 concernant l'interdiction pour une personne de moins de 16 ans qui conduit un cyclomoteur de transporter un passager.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 33?

Une voix: C'est un amendement.

La Présidente (Mme Doyer): L'amendement, pardon, l'amendement à l'article 33. Oui?

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je vous dirais que je suis un peu mystifié par ce qui se passe actuellement, parce qu'à mon souvenir, Mme la Présidente, nous avons suspendu cet article pour évaluer l'opportunité de maintenir cette distinction entre l'amende qui était imposée dans le cas d'un véhicule dit ordinaire où des gens se seraient trouvés, sans être attachés, sur les sièges-baquets ou les sièges avant et l'amende imposée à un autobus lorsqu'il s'agit d'un autobus dans lequel on aurait retrouvé des gens qui n'étaient pas attachés lorsqu'il était possible de le faire. Et je me souviens avoir soulevé cette question-là, puis on s'est dit: Bien, on va réfléchir à ça. Et on nous arrive avec un amendement qui manifestement change quelque chose par rapport à la dernière fois, mais dans le sens simplement qu'on corrige un oubli qu'il y avait dans l'amendement précédent. Mais on maintient cette uniformité

de l'amende à l'égard d'un véhicule dit ordinaire et un autobus, alors que le législateur a cru bon auparavant de faire une distinction entre un véhicule dit ordinaire, pour lequel on imposait une pénalité de 30 \$, et un autobus, pour lequel on imposait une pénalité de 200 \$.

Alors, d'abord, une chance que j'ai soulevé cette question-là, puis ça a permis au ministère de réfléchir à la question, puisqu'on a pris conscience du fait qu'il y avait un oubli pour véritablement réaliser ce qu'on voulait réaliser. Mais la question que je posais l'autre jour demeure: Pourquoi uniformiser ce que le législateur avait jugé bon de différencier auparavant? Alors, j'aimerais que le ministère m'éclaire sur les raisons pour lesquelles ils insistent, parce qu'ils reviennent à la charge exactement avec la même idée en ajoutant la petite modification, là, qui fait suite à un oubli la dernière fois, là, mais on en revient à cette uniformisation que je questionnais, pour ne pas dire, que je remettais en question la dernière fois. Alors, j'aurais besoin qu'on m'éclaire sur les motifs qui font en sorte que tout à coup on voudrait que le législateur ne fasse plus cette distinction entre les deux types de véhicules, alors qu'auparavant il faisait une distinction entre les deux types de véhicules.

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

Mme Boulet: Alors, je vais laisser la place à l'avocat du ministère.

La Présidente (Mme Doyer): J'ai consentement?

Une voix: Consentement, consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, en vous nommant, et votre fonction au ministère des Transports.

M. Nolin (Patrick): Patrick Nolin, de la Direction des affaires juridiques, avocat. Donc, on a fait les vérifications que vous avez demandées, et l'explication qu'on a reçue, c'est que, premièrement, l'article qui est le plus utilisé pour pénaliser ces cas-là se retrouve plutôt dans le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves. Ce règlement-là prévoit à son article 46 qu'un conducteur d'autobus ne peut autoriser ni tolérer plus de trois élèves... que trois élèves s'assoient sur une banquette d'un autobus d'écoliers. Cette façon de faire là est plus facile à évaluer lorsque vient le temps de vérifier s'il y a commission d'une infraction ou non. Donc, on peut arriver puis vérifier, dire: On compte le nombre d'élèves versus le nombre de bancs dans l'autobus. Donc, le critère d'appréciation est plus facile.

Et, au surplus, c'est dans la Loi sur les transports que vient la pénalité qui se rapporte à l'infraction. Cette pénalité-là, elle est différente. On parle de... pour une première infraction, d'une amende qui peut aller de 125 \$ à 375 \$ et, dans le cas des infractions subséquentes, de 250 \$ jusqu'à 750 \$.

Donc, actuellement c'est plutôt sur cet article-là que, lorsqu'il y a des constats qui sont émis, bien ils sont délivrés en vertu du règlement. Et, pour ce qui est de l'article lui-même, bien on n'a pas jugé bon d'aller augmenter ou de changer les amendes, puisque les critères qui s'appliquent au règlement sont préférables. Et aussi, bien,

lorsqu'on en a discuté, on nous a dit qu'il faudrait aussi voir à consulter avant de commencer à penser à augmenter les amendes, à consulter notamment l'Association des propriétaires d'autobus et l'Association du transport d'écoliers du Québec pour voir, là, si ce serait vraiment un problème que d'augmenter, puisque, là, on croit que les pénalités qui sont imposées sont suffisantes.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, avant de donner la parole au député de Verchères, j'aimerais, Mme la ministre, avoir le consentement des collègues pour retirer le premier amendement qui avait été déposé à l'article 33, parce qu'il faut en disposer avant de continuer notre discussion.

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'ai... ça va. Il est retiré. Alors nous continuons notre discussion. M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Je ne sais pas si ce que vous faites ou proposez de faire a pour effet ou a pour objectif de clarifier la situation et de dissiper toute confusion, mais votre explication vient de semer plus de confusion dans mon esprit qu'il n'y en avait avant que je vous pose la question, parce que vous êtes en train de me dire qu'il y a un autre règlement ou une autre législation qui s'applique dans le cas des autobus pour déterminer le nombre de personnes assises sur les bancs et non pas le nombre de personnes assises sur les bancs en fonction du nombre de bancs puis du nombre de ceintures qu'il y a sur les bancs, puis que ça simplifie les choses. Mais, à partir du moment où on uniformise, dans cet article-là, la pénalité, est-ce qu'il n'y a pas contradiction entre l'uniformisation de la pénalité dans cet article-là et ce dont vous nous parlez il y a quelques instants par rapport à cette autre législation qui vient permettre d'évaluer le nombre de personnes assises sur un même banc dans un autobus?

● (15 h 50) ●

M. Nolin (Patrick): Bien, c'est parce que ce qui se passe, c'est qu'on fonctionne plus souvent avec le règlement sur les véhicules affectés au transport des élèves, qui est plus spécifique au domaine, alors que l'article qui venait faire une division, si on regarde l'article qu'on vient modifier, faisait une division entre les deux. Cette division-là n'existera plus. On va avoir une amende qui va être uniformisée, de 200 \$ à 300 \$, pour le cas qui peut être reproché, à savoir que le... ça ne comporte pas assez de ceintures de sécurité par rapport au nombre de gens qui peuvent être sur le banc, alors que le règlement, ici, on vient nous dire: Regardez, à partir du moment où est-ce qu'il y a plus de trois élèves par banc, bien vous êtes en infraction. On n'a pas besoin de commencer à vérifier le nombre de ceintures ou le nombre de places qui est déclaré par le fabricant. La règle est plus simple à appliquer tant pour les contrôleurs routiers que pour les gens qui exploitent des services d'autobus, là.

Donc, on n'a pas vu la nécessité de penser à aller augmenter l'amende suivant un autre critère, on l'a laissé en éliminant le troisième alinéa. Mais ça revient à être une infraction qui est identique pour tout le monde.

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

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, ça, je le comprends bien. Puis je vais revenir sur la question de l'augmentation de l'amende dans un instant, là.

Mais, moi, ce que j'ai besoin de comprendre, c'est que vous nous dites: On réfère plus fréquemment à l'autre texte de loi lorsque survient ce genre de situation là. Alors, ma question demeure: Est-ce que le fait d'avoir deux textes de loi qui disent deux choses complètement différentes par rapport à une situation analogue ne vient pas semer la confusion? Tu sais, je veux dire, ce n'est pas pour le policier de choisir quel texte de loi il va invoquer pour attribuer une amende, là. Est-ce que ça n'aurait pas été plus simple d'exclure de cet article-là les autobus, tout simplement, puisqu'il y a un autre texte de loi qui s'applique à ce genre de situation là, plutôt que de procéder à l'uniformisation, qui fait en sorte qu'on sème, en tout cas dans mon esprit certainement, de la confusion?

La Présidente (Mme Doyer): M. Nolin.

M. Nolin (Patrick): Bien, ce serait de voir aussi de quelle façon... Le texte dont on parle: «...ne peut transporter plus de passagers qu'il n'y a de places disponibles», donc on a un critère de places disponibles. On pourrait arriver, par exemple, où, un autobus, il y aurait des bancs qui seraient occupés par du bagage; bien, on ne pourra pas avoir plus de gens nécessairement non plus. Donc, plus de places que ce qui est disponible. On ne peut pas avoir des gens debout dans l'allée dans l'autobus. Donc, à partir du moment où est-ce qu'il y a des gens... des bancs qui sont remplis, bien je pense que le critère... le deuxième alinéa de 426 pourrait couvrir ces cas-là aussi, là. Tandis que l'autre, c'est un critère qui est plus général. S'il y a 30 bancs dans l'autobus, maximum trois, donc il y a maximum 90 personnes qui pourraient rentrer dans l'autobus.

M. Bergeron (Verchères): Oui, mais prenons l'exemple que vous venez d'invoquer, là. Mettons qu'il y a 30 bancs dans l'autobus, maximum 90 personnes, mais qu'il y a 10 bancs sur ces 30 bancs là qui sont occupés par du bagage. Le policier interprète quelle loi, là, pour réussir à agir, celle-là ou l'autre?

M. Nolin (Patrick): Bien, il pourrait utiliser les deux.

M. Bergeron (Verchères): Pourrait utiliser les deux.

M. Nolin (Patrick): Oui. C'est juste que le...

M. Bergeron (Verchères): Bien là, encore une fois, ce n'est pas le «pick and choose», là, ce n'est pas on dit au policier: Tu choisis le texte de loi qui te plaît, là. Il faut qu'il y en ait un qui puisse s'appliquer. Puis là, bien c'est comme... on laisse le poids du choix de quel texte légal le policier va invoquer pour donner une contravention. Et, qui plus est, je comprends de ce que vous me dites que la contravention n'est pas de même nature, 300 \$ dans un cas puis 700 \$ et des poussières dans l'autre cas.

La Présidente (Mme Doyer): M. Nolin.

M. Nolin (Patrick): Donc, la contravention, dans un premier cas, c'est 125 \$ à 375 \$. Donc, déjà c'est plus

sévère que le 200 \$... ou pratiquement plus sévère que le 200 \$ à 300 \$. Et, dans un cas de récidive, de 250 \$ à 750 \$. Ça, c'est ce que prévoit la Loi sur les transports, avec le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves.

Maintenant, 426, lui, c'est 200 \$ à 300 \$. Et donc ce qu'on fait, c'est qu'on évalue le nombre de passagers que peut contenir l'autobus. Donc, ce n'est pas un critère précis comme trois... Si vous avez un autobus avec cinq... trois étudiants de secondaire V, on s'entend qu'ils ne rentrent pas tous nécessairement dans l'autobus, alors que, si on y va avec un critère de trois, qui est plus facile à compter, bien... C'est les deux choix qui ont été pris pour les deux réglementations différentes. Mais, dans ce cas-ci, nous, à cette heure-ci, bien ce qu'on avait comme indication, c'est qu'il n'était pas nécessaire de penser à augmenter l'amende. C'est pour ça qu'on fait disparaître, là, le choix.

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

M. Bergeron (Verchères): Je maintiens, Mme la Présidente, qu'il y a là un hiatus au niveau légal qu'il faut corriger, dans la mesure où on se retrouve avec deux... avec des situations qui peuvent être analogues, avec deux textes de loi pouvant être invoqués, avec des conséquences différentes dans les deux cas. Alors, il faut essayer d'harmoniser ça, dans mon esprit, là, très clairement.

Et, l'autre élément, vous nous dites: On nous a dit qu'il n'était peut-être pas opportun d'augmenter l'amende. Or, si je comprends bien, là, puis vous me corrigerez si je me trompe, on passe de 200 à 300 \$. En passant de 200 \$ à 300 \$, avez-vous consulté tous les propriétaires d'autobus, pour passer de 200 à 300 \$?

M. Nolin (Patrick): L'amende actuelle est déjà de 200 à 300 \$. L'amende actuelle, selon 506, l'article 506, le deuxième alinéa, il nous dit: «Toutefois, le conducteur d'un autobus ou [d'un] minibus affecté au transport des écoliers qui contrevient à l'article 426 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 à 300 \$.» Donc...

M. Bergeron (Verchères): Mais ce n'est pas ce deuxième alinéa là que vous voulez proposer de retirer?

M. Nolin (Patrick): Donc, en le retirant, on le retire, et maintenant l'infraction, puisque c'est ce qui est proposé par l'article, donc l'infraction va être couverte maintenant par l'article 510, et l'article 510 prévoit une amende de 200 à 300 \$. Donc, c'est le statu quo pour les conducteurs professionnels dans ce cas-ci. Donc, on les passe de l'article 506 à l'article 510.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Mais il n'en demeure pas moins qu'il y a le problème de l'harmonisation des deux textes législatifs, là, qui sont... qui m'apparaissent... qui m'apparaît être un problème assez important, merci.

M. Nolin (Patrick): Bien, ce problème...

M. Bergeron (Verchères): Puis, si je peux me permettre, sans vouloir vous interrompre, il nous est arrivé, la dernière fois, d'augmenter les amendes sans qu'on

consulte grand monde, lors de la dernière séance de la commission, puis il n'y a personne qui s'en est offusqué, là, ou qui...

Une voix: ...

M. Bergeron (Verchères): Pardon?

Mme Boulet: Les amendes que nous avons augmentées, c'étaient les nouvelles dispositions sur les courses de rue, là, alors il n'y a pas de groupe ou d'organisme. Mais, à l'égard des organismes, si on en a, il faudrait voir, là, mais c'étaient des nouvelles dispositions sur lesquelles on a augmenté les amendes la dernière fois. C'était sur les courses de rue notamment et les amendes pour une récidive, là.

M. Bergeron (Verchères): Bien, moi, je vous soumets respectueusement, Mme la Présidente, qu'il vaudrait peut-être mieux le suspendre à nouveau puis d'essayer de régler ce petit problème législatif là entre les deux textes de loi, parce qu'à partir du moment où il y a deux textes de loi pour des situations analogues, avec des sanctions différentes dans les deux cas, moi, je pense qu'il y a lieu effectivement de s'assurer qu'il y ait une certaine cohérence dans la législation par rapport à des situations très analogues, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, je crois qu'on va... Êtes-vous d'accord avec la suspension?

Mme Boulet: Oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Et 33.1 est en lien aussi avec ça, je crois.

Une voix: Non, ce n'est pas en lien.

La Présidente (Mme Doyer): Non, ce n'est pas du tout la même chose, ce n'est pas en lien avec ça?

Une voix: Non.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que vous pouvez continuer de discuter sur 33.1?

M. Bergeron (Verchères): Bien, je ne sais pas.

M. Ouellette: 33.1, ça n'a pas rapport à ça. Ça a rapport avec les bicyclettes assistées, ce qu'on avait discuté, M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Bien, on va laisser Mme la ministre nous faire lecture...

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

M. Bergeron (Verchères): ...de l'article et des amendements, puis la justification, puis...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous suspendons l'amendement à l'article 33. Et nous en sommes aux articles 33.1 et 33.2. Alors, Mme la ministre.

M. Bergeron (Verchères): Sommes-nous prêts?

Mme Boulet: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Puis, Mme la ministre, nous avons déjà un amendement, qu'il faudrait retirer, qu'il nous faudrait retirer. Est-ce que vous êtes d'accord, tout le monde, pour le retrait? Oui. Merci. Alors, nous en sommes à l'amendement aux articles 33.1 et 33.2.

Mme Boulet: Alors, 33.1, Mme la Présidente: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 509.2, de l'article suivant:

«509.3. Quiconque contrevient à l'article 434.0.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 500 \$.»

Alors, cet amendement vise en premier lieu à prévoir une amende de 300 \$ à 500 \$ pour celui qui s'accroche ou est tiré ou poussé par une bicyclette assistée ou qui tolère une telle pratique.

● (16 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député, est-ce que j'ai des interventions?

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

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller? Alors, est-ce que...

M. Bergeron (Verchères): Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Cet article-là est adopté. 33.2. Mme la ministre?

Mme Boulet: Oui. Tout est correct, madame... 33.2?

La Présidente (Mme Doyer): 33.2, oui.

Mme Boulet: 33.2, Mme la Présidente: L'article 510... L'article 510 de ce code est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après ce qui suit: «423, », de ce qui suit: «426, 427, ».

Alors, cet amendement vise à ajouter à la disposition pénale de l'article 510 les infractions aux articles 426 et 427 relatives au nombre de passagers dans un véhicule et au port de la ceinture de sécurité afin de porter l'amende à 200 \$, ce qui correspond à celle prévue pour une infraction d'avoir conduit un véhicule routier dont une ceinture est manquante, modifiée ou hors d'usage, en violation de l'article 395 du code.

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

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je crains que, compte tenu de ce qu'on vient de discuter à propos de l'article 33, nous devions également suspendre l'étude de l'article 33.2.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, êtes-vous d'accord à suspendre cet article-là?

M. Ouellette: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): On y reviendra plus tard. Oh! On avait déjà adopté l'amendement. M. le secrétaire me dit que nous avons déjà adopté l'amendement, qui contenait les deux articles.

M. Bergeron (Verchères): C'est parce que vous nous avez dit l'inverse il y a à peu près 15 minutes, là. C'est un peu difficile de vous suivre, là.

La Présidente (Mme Doyer): Bien, je pourrais vous dire que c'est aussi difficile pour moi de vous suivre...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): ...et du secrétaire. Nous allons suspendre.

(Suspension de la séance à 16 h 2)

(Reprise à 16 h 6)

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Avant, je dois dire que nous avons suspendu l'article 33.2, et nous reprenons nos travaux, Mme la ministre, avec 34.

Mme Boulet: Remplacer l'article 34...

M. Ouellette: Excuse...

Mme Boulet: Ça va?

M. Ouellette: ...on me dit que ça avait été adopté, 34, le dernier coup, là. C'est-u réglé, 34?

Une voix: 34, c'est adopté.

La Présidente (Mme Doyer): 34 est adopté, Mme la ministre.

M. Ouellette: On est sûrs, là?

Des voix: Oui, oui, oui.

M. Ouellette: Bon! Ça fait que, si on est sûrs, on va... O.K.

Mme Boulet: On va aller à «remisage et saisie des véhicules», Mme la Présidente. Alors, l'article 1.

M. Bergeron (Verchères): Est-ce que je peux signaler à Mme la ministre qu'il nous restait, dans les véhicules lourds, certains articles qu'on n'avait pas adoptés la dernière fois?

Mme Boulet: Oui.

M. Ouellette: Nous y venons...

M. Bergeron (Verchères): On y revient plus tard?

Mme Boulet: Oui.

M. Ouellette: Oui.

M. Bergeron (Verchères): O.K.

M. Ouellette: On va aller remiser puis saisir avant.

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

Mme Boulet: L'article...

La Présidente (Mme Doyer): ...vous en êtes où?

Mme Boulet: L'article 1, Mme la Présidente...

Remisage et saisie des véhicules

La Présidente (Mme Doyer): L'article 1.

Mme Boulet: ...dans la catégorie Remisage et saisie de véhicules. Donc, à l'article 1, il y a un papillon, donc...

La Présidente (Mme Doyer): Le papillon, est-ce qu'il avait été distribué?

M. Ouellette: Oui, nous, il nous a été distribué, mais est-ce qu'il vous a été... est-ce qu'il y en a d'autres qu'il leur a été distribué, là? On l'a tous, nous autres.

La Présidente (Mme Doyer): Vous l'avez. Alors, on va s'assurer qu'il soit distribué. Laissez-nous le temps de le regarder, s'assurer de sa recevabilité. Ça va? Alors, il est recevable. Nous allons le distribuer.

Une voix: On l'a tous.

M. Ouellette: Vous l'avez tous?

La Présidente (Mme Doyer): Vous aussi, vous l'avez?

M. Bergeron (Verchères): Oui, madame.

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

Mme Boulet: L'article 1. L'amendement se lit comme suit: Remplacer l'article 1 par le suivant:

L'article 4 du Code de la sécurité routière est modifié par le remplacement, dans la définition de «fourrière», de ce qui suit: «en application des articles 209.1, 209.2, 209.2.1 et 328.2» par les mots «par un agent de la paix au nom de la Société».

Cet amendement permet d'encadrer la notion de véhicule routier saisi sans devoir référer aux articles du Code de la sécurité routière traitant de saisie. Ce qui évitera d'amender la définition de «fourrière» lorsqu'un nouveau motif de saisie est ajouté au code.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions?

M. Bergeron (Verchères): Là, je sais... j'ai...

(Consultation)

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, est-ce que...

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

M. Bergeron (Verchères): ...est-ce que c'est pour faire référence aux autres motifs de saisie que nous avons ajouté dans la loi... par des amendements adoptés précédemment?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, j'ai le consentement pour...

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

La Présidente (Mme Doyer): Oui, en vous nommant, votre fonction.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, Johanne St-Cyr, vice-présidente, Sécurité routière, à la Société d'assurance auto. Effectivement, on veut donc introduire la notion: le véhicule est saisi par un agent de la paix, plutôt qu'avoir à modifier à chaque fois s'il y a de nouveaux motifs de saisie qui sont ajoutés dans la loi. Ça va faire en sorte que ce véhicule-là éventuellement est amené dans une fourrière. Puis on va voir, un petit peu plus loin, la fourrière est définie: c'est le lieu qui reçoit un véhicule saisi, au nom de la société, par un agent de la paix. Alors, effectivement c'est en concordance avec des choses dont on a discuté précédemment, et c'est pour s'assurer de ne pas avoir à modifier à chaque fois qu'il pourrait y avoir un nouveau motif de saisie ajouté.

● (16 h 10) ●

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

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je ne veux pas avoir l'air indûment paranoïaque, mais ça ne... évidemment, comme ce n'est... comme il ne peut pas y avoir de saisie non prévue dans la loi, ça n'ajoute pas au pouvoir arbitraire d'un agent de la paix, là.

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

Mme St-Cyr (Johanne): Effectivement, Mme la Présidente, vous avez fort bien dit.

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

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Alors, cet amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: L'article 1, Mme la Présidente. 1. L'article 4 du Code de la sécurité routière, modifié par l'article 1 du chapitre 40 des lois de 2007, est de nouveau modifié par le remplacement, dans la définition de «fourrière», de ce qui suit: «et 328.2» par ce qui suit: «, 328.2, 422.4 et 434.5».

Cet article propose une mesure de concordance à l'article 422.4 du Code de la sécurité routière, introduit par l'article 23 du projet de loi, et à l'article 434.5, introduit par l'article 24 du projet de loi. L'article 422.4 prévoit la saisie du véhicule routier qui est conduit pour une course avec un autre véhicule. L'article 434.5 prévoit la saisie du véhicule pour le fait de se tenir sur une partie extérieure d'un véhicule routier en mouvement, de s'y agripper ou de le tolérer.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, ce que vous êtes en train de nous lire, est-ce qu'il remplace l'article 1?

Mme Boulet: C'est l'article 1. Moi... C'est l'article 1 tel qu'il était avant... avant l'amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Avant l'amendement?

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

La Présidente (Mme Doyer): Ça va. Est-ce que j'ai des interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je ne sais pas. Peut-être y a-t-il un peu... encore une fois, un peu de confusion dans mon esprit. Mais l'article 1, tel qu'on vient de le lire, semble réintroduire les articles, alors qu'on a décidé de faire tout sauter ça.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): Avec l'amendement qu'on vient d'adopter.

M. Bergeron (Verchères): Oui, c'est ça, avec l'amendement qu'on vient d'adopter.

La Présidente (Mme Doyer): Qui remplaçait l'autre.

M. Bergeron (Verchères): Mais là on vient de... on vient de lire l'article 1 non pas tel qu'amendé...

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça, là.

M. Bergeron (Verchères): ...mais tel que proposé originalement, là.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y. Je suis comme d'accord avec vous, moi, là. On est d'accord avec vous, M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Alors?

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Je vais suspendre. S'il vous plaît, je vais suspendre pour qu'on... Je suspends les travaux, monsieur.

(Suspension de la séance à 16 h 12)

(Reprise à 16 h 14)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, j'aimerais... On recommence nos travaux, et j'aimerais que vous nous précisez à quel article on est.

Mme Boulet: L'article 9.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Article 9.

Mme Boulet: L'amendement nous dit de supprimer l'article 9. Alors, c'est un amendement qui est apporté pour maintenir la règle à l'effet que l'indexation annuelle prévue pour les frais de remorquage des véhicules routiers et saisis au nom de la société s'applique uniquement au remorquage effectué en dehors du réseau exclusif.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 9?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. L'article 9, l'amendement que j'ai, donc, c'est de supprimer l'article 9, Mme la ministre. C'est bien ça?

Mme Boulet: Oui, oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Je vérifie.

M. Bergeron (Verchères): Alors, Mme la Présidente, puis-je?

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

M. Bergeron (Verchères): Alors, j'aurais peut-être besoin, pour le bénéfice des membres de la commission puis pour le bénéfice du public: dans l'article 9, nous avions prévu de modifier une procédure existante, et on décide, avec l'amendement, de revenir à la procédure antérieure.

Entre le moment où on a rédigé le projet de loi n° 71 et le moment où on dépose cet article-là, il y a donc eu une réflexion, du côté du ministère et de la Société de l'assurance automobile, qui à première vue, dans mon esprit, ne s'appuie pas sur des interventions qui ont été faites en commission parlementaire. Je n'ai pas souvenir qu'il y ait eu des interventions en ce sens.

Alors, qu'est-ce qui justifie, du côté du ministère et de la Société de l'assurance automobile, qu'on ait décidé de faire marche arrière sur ce nouveau mécanisme qu'on souhaitait mettre en place puis qu'on préfère ne pas mettre en place maintenant?

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

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, de fait, on veut revoir le règlement en entier. Il existe un règlement qui régit les frais de remorquage dans le cas de véhicules saisis au nom de la Société de l'assurance auto pour les motifs, là, dont on se parle depuis quelque temps. Alors, dans ce règlement-là, il y a divers tarifs qui s'appliquent selon que le véhicule est remorqué sur le réseau exclusif du ministère des Transports à Montréal,

sur le réseau exclusif du ministère ailleurs et dans les autres régions qui ne sont pas couvertes par le réseau exclusif.

La moralité de cette histoire: on a essayé historiquement de moduler les tarifs payables sur le réseau exclusif du transport, de les moduler en fonction des tarifs convenus par contrat entre le ministère et les compagnies de remorquage qui sont sélectionnées pour faire le remorquage sur le réseau exclusif dans la région de Montréal. Alors, avec une réglementation, le problème qui se pose naturellement, c'est que, s'il y a un renégociation de contrat, bien, nous, il faut revoir l'ensemble du règlement, avec les délais que ça implique éventuellement, pour donner la même tarification dans ces cas-là, alors que, dans le reste de la province, c'est une tarification qui est plus basée sur l'observation des coûts pratiqués, avec un mécanisme d'indexation.

Ce qu'on se trouvait à faire dans la loi, c'est qu'on avait prévu indexer... parce qu'il y avait eu une renégociation de contrat, on avait pensé utile éventuellement de mettre une indexation au tarif pour le réseau exclusif de manière à s'approcher du tarif du ministère. Mais, à terme, on ne sera jamais pareil, ce n'est pas la bonne chose à faire, et c'est pour ça qu'on entend revoir l'ensemble du règlement. Il pourra y avoir peut-être, à titre d'exemple, une clause remorque. Alors, au lieu de prévoir des tarifs, dire que les tarifs qui s'appliquent sont ceux négociés pour telle région, et, pour les autres régions où il n'y a pas de négociation de tarif, ce sont plutôt les tarifs x, y, z.

C'est vraiment dans le but de revoir l'ensemble du règlement pour qu'il soit plus facile de le mettre à jour et qu'il soit plus conforme, là, aux pratiques du ministère sur le réseau exclusif.

M. Bergeron (Verchères): Pour dire les choses crûment: Si on était allés de l'avant avec l'article 9 du projet de loi n° 71, on aurait comme mis un peu la charrue devant les boeufs.

Mme St-Cyr (Johanne): Effectivement... bien, on pensait faire une bonne chose, mais, à la seconde... troisième pensée, ce n'est pas la façon la plus simple d'agir.

M. Bergeron (Verchères): Merci.

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

M. Bergeron (Verchères): Très bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'amendement qui consiste à supprimer l'article 9 est-il adopté?

M. Bergeron (Verchères): Adopté.

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

Mme Boulet: Alors, 10.3, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y.

Mme Boulet: Alors, l'amendement, 10.3. L'article 209.17 de ce code est modifié par le remplacement des mots «de la saisie» par les mots «d'une saisie».

L'article 10.3 amende l'article 209.17 du Code de la sécurité routière pour éviter toute ambiguïté sur la portée générale des règles de disposition des véhicules saisis non réclamés.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce qu'il y a des interventions?

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je comprends l'explication quand on nous dit que c'est pour éviter toute ambiguïté sur la portée générale des règles de disposition des véhicules saisis non réclamés, mais, pour le profane que je suis, là, de lire: «de la saisie» par «d'une saisie», je ne suis pas sûr... ou de lire «d'une saisie» à la place de «de la saisie», je ne vois pas à première vue ce que ça peut changer ou ce que ça peut éviter comme ambiguïté, là. Peut-être devrait-on m'éclairer, encore une fois pour le bénéfice des membres de la commission puis des innombrables personnes qui sont à l'écoute au moment où on se parle.

Mme Boulet: M. Bergeron.

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

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. Bergeron, en vous nommant au complet, votre nom et votre fonction. J'ai le consentement, bien sûr? Consentement?

M. Bergeron (Verchères): Oui.

M. Bergeron (Claude): Claude Bergeron, avocat, Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, peut-être pour le bénéfice des membres, je vais lire l'article 209.17, qui dit que «si le véhicule routier n'est pas réclamé à l'expiration d'une période de 10 jours suivant la fin de la saisie, la Société en dispose conformément aux règles de la présente section. Les frais de la disposition sont à la charge du propriétaire.»

Alors, cet article-là s'inscrit à la suite de d'autres articles qui étaient originalement prévus pour la saisie... pour conduite sans permis ou conduite durant sanction. Alors, il y avait un régime de saisie prévu pour venir gérer comment on va disposer du véhicule. Alors, la saisie... on sait que le terme «la», ça réfère à quelque chose qu'on a déjà parlé auparavant. Alors, en prenant le terme «une», c'est un déterminant indéfini, ce qui permet de généraliser, à ce moment-là, la portée de l'article à toute saisie qu'il pourrait y avoir en vertu du code.

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

M. Bergeron (Claude): C'est pour éviter... C'est... Dans le fond, c'est une correction pour ajuster les textes, pour permettre vraiment, là, de... de vraiment pouvoir appliquer cette section-là à l'ensemble des saisies. Parce qu'on sait que cette commission-là, on vient présenter différents types de saisie, alors, pour être sûrs que cette section-là s'applique aux différents types de saisie qu'on vient introduire.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, avant de vous donner la parole, M. le député de Verchères, ce que vous nous avez donné ici, à la table de la présidence et au secrétaire, c'est un amendement qui consiste à insérer, après l'article 10, les suivants: l'article 10.1 à 10.3.

M. Ouellette: Alors que c'est un ajout.

La Présidente (Mme Doyer): Alors que ce dont vous discutez, c'est un... 10.3, qui est un ajout, là. Parce que...

M. Ouellette: Parce que 10.1 et 10.2 vont être des ajouts aussi, Mme la Présidente. Donc, en haut, ce n'est pas écrit «amendement».

La Présidente (Mme Doyer): Oui, mais c'est parce qu'il faut savoir de quoi l'on parle, là. On a 10.1, on a 10.2, on a 10.3. Vous discutez de 10.3.

M. Ouellette: Oui, dans le bas de la page.

La Présidente (Mme Doyer): Oui...

M. Ouellette: Au lieu d'écrire «amendement» en haut...

La Présidente (Mme Doyer): ...et 10.1, 10.2 avaient déjà été adoptés?

Des voix: Non.

M. Ouellette: Non. 10.1, 10.2, c'est dans un autre bloc, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): O.K.

M. Bergeron (Verchères): Et ça va être des ajouts aussi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Laissez-nous nous démêler. Oui, je les vois. Je les vois. C'est le...

M. Ouellette: Le bloc...

La Présidente (Mme Doyer): C'est 50 mg et alcool, dans les thématiques.

M. Bergeron (Verchères): Ils sont dans le dernier bloc, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, c'est là. Parfait. Ça va? Alors, est-ce qu'on peut... Donnez-moi une seconde.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce que, de la façon que vous nous avez présenté ça... vous nous présentez de discuter... d'insérer, hein... Les articles 10.1 à 10.3, c'est d'insérer, après l'article 10, 10.1, 10.2 et 10.3. Et c'est comme si c'était tout dans un bloc, hein? Ce n'est pas scindé; voilà, c'est ça, notre problème, là.

M. Ouellette: ...les ciseaux, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Non, mais il aurait fallu les trouver, les ciseaux.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je propose la scission de cette proposition...

La Présidente (Mme Doyer): Bon!

M. Bergeron (Verchères): ...de telle sorte que nous puissions... nous puissions n'étudier que 10.3.

La Présidente (Mme Doyer): Bon! Merci, M. le député de Verchères, ça nous aide dans la logique de discussion.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, c'est ça. M. le secrétaire me dit que j'aurais besoin d'un amendement qui consiste à mettre uniquement 10.3... insérer 10.3 uniquement.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Parce que, là, on discute d'ajouter 10.3...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Voilà! Merci, Mme la ministre.

M. Ouellette: Nous l'avons, merci.

La Présidente (Mme Doyer): Voyez-vous, la problématique est réglée. Alors, nous discutons de 10.3 uniquement, et je reçois votre motion de scission. Et il faudrait faire de la même façon tantôt avec 10.1 et 10.2.

M. Ouellette: Nous allons faire de la même façon, on a une feuille bleue pour vous, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député.

M. Bergeron (Verchères): Non, les explications de M. Bergeron étaient... j'allais dire, satisfaisantes, mais à tout le moins intéressantes.

Ce que je trouve fascinant, Mme la Présidente — et c'est un commentaire éditorial — c'est de penser qu'à travers cette loi n° 71, qui a la prétention d'améliorer le bilan routier, on en arrive à des modifications comme celles-là qui m'apparaissent, somme toute — en tout respect pour M. Bergeron, là, parce que je comprends très bien ce qu'il veut nous dire puis ce que la modification va apporter, mais, somme toute — relativement cosmétique. Alors, ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'amendement qui consiste à insérer 10.3 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, avant — avant — il faudrait retirer l'amendement qui était antérieur.

M. Ouellette: On retire.

La Présidente (Mme Doyer): C'est retiré?

M. Ouellette: On retire.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme la ministre, où en sommes nous?

Mme Boulet: L'article 11, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

Mme Boulet: L'article 209.22.2 de ce code est abrogé.

Cette disposition abroge l'article 209.22.2 du Code de la sécurité routière, qui n'a plus sa raison d'être. En effet, le Règlement sur les sommes à verser au gardien d'un véhicule routier a été abrogé en contrepartie de la hausse des frais de gardiennage, dont une portion vise à compenser les pertes du gardien lorsque la société lui cède le véhicule en paiement de sa créance.

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

M. Bergeron (Verchères): En clair, Mme la Présidente, qu'est-ce ça signifie?

Mme St-Cyr (Johanne): C'est de la concordance, parce que... Mme la Présidente, si vous permettez?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y, Mme Nolin.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, c'est que le règlement... Vous savez, en cas de saisie du véhicule, les fourrières gardent les véhicules pour 30 jours. Si toutefois ils ne sont pas réclamés, avant, en vertu d'un règlement, on leur fournissait une... le véhicule était vendu, et puis on leur fournissait une compensation. Dorénavant, on ne leur fournit plus de compensation. Le règlement a déjà été amendé, et c'est une concordance qui est apportée au texte de loi.

M. Bergeron (Verchères): Mais, s'ils n'ont plus de compensation, quel intérêt ils ont à garder les véhicules?

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, éventuellement, si le véhicule n'est pas réclamé, il est vendu, puis là ils peuvent garder...

Mme Boulet: Ils gardent...

Mme St-Cyr (Johanne): ...le produit de la vente en fonction de la valeur. C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Si je comprends, là... Si je comprends bien ce que vous me racontiez,

c'est: autrefois, on procédait à la vente, et ils avaient une portion de la vente?

Mme St-Cyr (Johanne): C'était un montant forfaitaire. C'était un montant forfaitaire qui n'était absolument pas lié au montant de la vente.

M. Bergeron (Verchères): Et qui s'ajoutait au montant de la vente, pour?

Mme St-Cyr (Johanne): Non. Le montant de la vente n'était pas... Alors...

(Consultation)

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, effectivement, puis madame... l'autre avocate me rappelait qu'on avait augmenté les frais de garde en compensation du montant forfaitaire qui était versé auparavant.

M. Bergeron (Verchères): Mais éclairez-moi, Mme St-Cyr. Est-ce que j'ai bien compris lorsque vous nous disiez, tout à l'heure... Non, je ne veux pas vous mettre des paroles dans la bouche, mais, lorsque vous répondiez à ma première question, ai-je bien compris si je dis qu'autrefois le produit de la vente allait complètement à la SAAQ et que maintenant le produit de la vente va au gardien?

Mme St-Cyr (Johanne): Je m'excuse, j'ai mal dit les choses. Ce n'est pas tout à fait ça. Alors, le produit de la vente, dans le fond, ça dépend des sommes qui sont dues à la société. Il se pourrait qu'il y ait une partie qui soit redonnée au citoyen, dépendamment de la valeur du véhicule. Par ailleurs, le montant forfaitaire, par entente avec les gens des fourrières... C'est une entente qu'on a prise avec eux avant d'amender le règlement; il n'y a plus le montant forfaitaire — je crois que c'était 200, j'y vais de mémoire — mais, en contrepartie...

Une voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): C'était 100? Merci. C'était 100 \$. En contrepartie, il y a une augmentation des frais de garde qui leur sont octroyés pour chaque journée de garde des véhicules. Et donc le règlement a déjà été adopté, c'est la pratique, et là c'est une concordance.

M. Bergeron (Verchères): Mais, pour mon édification personnelle, pouvez-vous nous éclairer sur qu'est-ce qui arrive avec le profit de la vente?

Mme St-Cyr (Johanne): Alors...

Une voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, vas-y.

M. Bergeron (Claude): Alors, voici. Alors, comme tel, normalement le principe général, c'est que le véhicule est vendu quand il n'est pas réclamé au bout de 40 jours, O.K.? Il est vendu pour payer le gardien. Donc, ensuite, les véhicules d'une valeur inférieure à 2 500 \$ sont donnés en paiement au gardien pour ses frais de garde et de remorquage.

M. Bergeron (Verchères): Mais, si on lui paie les frais de garde, pourquoi est-ce qu'on lui donne le produit de la vente comme paiement des frais de garde?

M. Bergeron (Claude): C'est parce que, dépendamment des... Bien là, c'est ça, c'est que, de toute façon, il y avait des véhicules, dépendamment de leur valeur, il faut comprendre que des véhicules... certains délinquants, ceux qui conduisent avec... durant la sanction, peuvent conduire avec des véhicules de peu de valeur, ce qu'on appelle des minounes, donc...

M. Bergeron (Verchères): Ça, c'est un véhicule plus qu'ordinaire, ça.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. Alors... Alors, c'était pour éviter de...

Des voix: ...

M. Bergeron (Claude): ...c'est pour éviter d'aller faire un genre de vente en justice, avec la publication dans un journal, adressée à tout le monde, d'offrir le véhicule en vente, parce que ça occasionne d'autres frais aussi, alors que, quand on sait déjà que c'est un véhicule de peu de valeur, c'est plus rentable le donner au gardien que de procéder à toutes les formalités de vente aux enchères prévue par la loi.

M. Bergeron (Verchères): Mais c'est en sus...

M. Bergeron (Claude): C'est en sus des frais de...

M. Bergeron (Verchères): ...de la compensation qui est donnée pour...

M. Bergeron (Claude): Des frais... des frais de gardiennage.

M. Bergeron (Verchères): ...des frais de gardiennage. C'est pour s'éviter du trouble puis des coûts indus.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. Oui.

● (16 h 30) ●

M. Bergeron (Verchères): Donc, c'est intéressant pour les gardiens d'avoir des minounes dans leur cour, là.

M. Bergeron (Claude): Je ne sais... Je ne peux pas... Je ne suis pas à leur place, je ne peux pas vous dire si c'est intéressant.

Des voix: ...

M. Ouellette: Ça dépend de ce qu'elle a l'air, la minoune.

Mme Boulet: Il y a des minounes plus payantes que d'autres, peut-être, chez...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: Les minounes beauceronnes, ils ne les laissent pas dans la cour.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: On parle de voitures...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui.

Mme Boulet: ...alors, c'est sûr qu'il y a des vieilles voitures ou de vieux véhicules qui sont plus avantageux à vendre sur le marché, j'imagine, que certains ont plus d'intérêt sur le marché secondaire, là.

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

M. Bergeron (Verchères): Si le véhicule a une plus grande valeur, j'imagine que le fruit de la vente ne va pas entièrement au gardien, là?

M. Bergeron (Claude): Dans la loi, on prévoit, là, une collocation, c'est-à-dire une distribution des montants de la vente. Premièrement, il faut nécessairement payer celui qui fait la vente. Ensuite de ça, on paie le gardien, puis on paie aussi... Puis le dernier, le dernier à être payé, c'est le propriétaire, là. Le solde est remis ensuite au propriétaire.

Une voix: ...

M. Bergeron (Claude): Oui, parce que c'est...

M. Bergeron (Verchères): Même s'il n'est pas venu le réclamer?

M. Bergeron (Claude): Oui, c'est son véhicule. Je veux dire, ce n'est pas une confiscation qu'on fait là, là, c'est une saisie, donc une mainmise de la justice sur le véhicule pendant 30 jours. Mais, à la fin, si le véhicule n'appartient pas à l'État, il faut redonner...

Une voix: ...

M. Bergeron (Claude): Ce n'est pas... ce n'est pas une confiscation, ça n'appartient pas... Donc, il faut remettre le...

M. Bergeron (Verchères): Ça n'appartient pas à l'État, mais l'État peut le vendre pareil.

M. Bergeron (Claude): Il faut... Bien, c'est disposé pour faire payer le... On fait ça seulement parce qu'il n'est pas réclamé, pour payer les gens qui ont défrayé des frais, c'est-à-dire le gardien puis l'encanteur.

M. Bergeron (Verchères): Il arrive... Est-ce qu'il y a des situations où on ne sait pas à qui appartient le véhicule?

M. Bergeron (Claude): Bien, normalement, il est immatriculé, ce véhicule-là, donc il va avoir... Il est enregistré dans le registre de la société.

M. Bergeron (Verchères): Mon collègue de Chomedey me fait signe que oui, ça arrive.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Chomedey, vous voulez éclairer notre lanterne là-dessus?

M. Ouellette: Quand on remise un véhicule, particulièrement un véhicule volé, qu'on présume volé, et qu'on n'est pas capable de ressortir les numéros de série qui permettent d'identifier le propriétaire.

M. Bergeron (Verchères): Dans ce cas-là, c'est clair que le fruit de la vente, là, il n'y a pas une cenne qui vient...

M. Ouellette: Au fonds consolidé.

M. Bergeron (Verchères): Voilà.

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

M. Grondin: Oui, Mme la Présidente. Les véhicules de location et puis... Comment ça donne, mettons, 30 jours? Vous dites 30 jours de saisie, là. Ça coûte combien, ça, pour un véhicule qui se fait remorquer? 30 jours, c'est quoi, le coût?

M. Ouellette: Le taux de remisage par jour.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, monsieur... Mme St-Cyr ou M. Bergeron. Qui peut répondre au député de Beauce-Nord?

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, spécifier que, dans les cas de véhicules de location d'abord, si le locateur, naturellement, avait vérifié, le véhicule lui sera rendu, là. Il y a des dispositions particulières qui s'appliquent. Quant aux frais de garde, de mémoire, je crois que c'est 18 \$ par jour — on va vérifier le montant exact.

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

M. Grondin: Bien, la question que je me pose... Si c'est, comme on dit, une minoune, là, puis que le prix de payer pour... payer le gardiennage coûte plus cher que la minoune, c'est sûr qu'ils ne vont pas chercher le véhicule. Mais est-ce que le gardien, lui, est défrayé à 100 % ou s'il s'arrange avec la minoune?

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, c'est tributaire, naturellement, comme M. Bergeron expliquait, en fonction de la valeur du véhicule. Il se paie, là, à même... quand le véhicule est de basse valeur. Mais remarquez que c'est une entente. Nous avons discuté de ce dossier-là avec eux, et c'est sur cette base-là qu'ils ont accepté, là, de fonctionner. Et on va les revoir, là, encore... comme je mentionnais tout à l'heure, on doit revoir les frais de remorquage. C'est un dossier, là, qu'on suit en continu. Alors, pour le moment, ça n'a pas causé de problème, là, les différentes modifications qu'on a pu y faire.

Quant au locateur, peut-être préciser aussi que, lorsque vous louez une auto, vous allez constater que, souvent, il y a une déclaration que vous faites à l'effet que vous avez le droit de conduire, votre permis est valide, et tout ça. Et ça, ça aide, le cas échéant, le locateur qui

verrait un de ses véhicules saisis à faire une demande en mainlevée de saisie à la Société d'assurance auto, parce qu'on a été aussi en relation avec les locuteurs au moment de l'introduction de cette mesure-là pour éviter qu'ils soient trop lourdement pénalisés.

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

M. Grondin: Juste une autre petite question. Peut-être que notre ancien policier pourra m'éclairer. Quand la police arrête un véhicule, est-ce qu'elle peut savoir si ce véhicule-là est une location ou s'il appartient à un propriétaire privé?

M. Ouellette: Sur la plaque.

M. Grondin: Sur la plaque?

M. Ouellette: Elle te le dit. Bien oui. La lecture de la plaque va te le donner.

M. Grondin: C'est correct.

M. Ouellette: C'est un F.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Il est identifié. Alors, ça va?

M. Grondin: Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai d'autres interventions? M. le député de Verchères? Ça va. Alors, l'article 11 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: On va aller à 43, Mme la Présidente, s'il vous plaît.

M. Ouellette: 18, 19, parce que c'est en relation avec 10.

Mme Boulet: 18 et 19 sont en relation avec 10, qui est dans la section 50 mg et alcool. Alors, je pense...

M. Ouellette: Ça fait qu'on les suspend.

La Présidente (Mme Doyer): Redites-moi-le, Mme la ministre.

Mme Boulet: 43.

La Présidente (Mme Doyer): 43. Bon. On vous écoute.

Mme Boulet: L'article 43 dit: L'article 624 de ce code, modifié par l'article 78 du chapitre 40 des lois de 2007 et par l'article 87 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié par la suppression du paragraphe 20° du premier alinéa.

Cette disposition de concordance abroge le paragraphe 20° de l'article 624 du Code de la sécurité routière. En effet, ce paragraphe n'a plus sa raison d'être compte tenu qu'il est proposé d'abroger l'article 209.22.2 auquel il réfère.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 43?

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. Très simplement, en clair, qu'est-ce que ça signifie?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme Nolin, M. Bergeron? Mme St-Cyr, c'est-à-dire. M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Alors, voici. Dans le code, traditionnellement il y a une section qui est spécifiquement consacrée aux pouvoirs réglementaires. Alors, c'est la même... c'est à peu de chose près le pouvoir d'adopter le règlement qu'on a vu, qu'on a discuté tout à l'heure, là, qui a été abrogé, qu'on a vu à l'article 11 auquel on réfère, là. Alors, c'est la suite de ça. C'est... «La société peut [fixer par règlement] les sommes à verser à tout gardien pour les pertes auxquelles il s'expose en cas de dation en paiement conformément à l'article 209.22.2...» Alors, c'est l'article justement qu'on a abrogé tout à l'heure. Alors, il y a lieu aussi de supprimer ce pouvoir-là d'adopter un règlement, étant donné que l'article de base est supprimé.

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

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

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 43 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: L'article 45, Mme la Présidente. L'article 45 se lit comme suit: L'article 636.3 de ce code est modifié:

1° par la suppression, dans le premier alinéa, des mots «par un contrôleur routier»;

2° par le remplacement, dans le troisième alinéa, des mots «ainsi remisé» par les mots «remisé par un contrôleur routier».

Cette modification est apportée pour étendre le droit du gardien d'un véhicule remisé, conformément aux dispositions de l'article 536 et 636.2, de le retenir jusqu'au paiement des sommes qui lui sont dues, lorsque le remisage a été effectué non seulement par un contrôleur routier, mais également par un policier.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 45?

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je suis en train d'essayer d'en saisir le sens.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, saisissez, saisissez!

M. Bergeron (Verchères): Si je comprends bien, Mme la Présidente, autrefois, on prévoyait seulement que le paiement des sommes qui étaient dues lorsque le remisage... on retenait le véhicule jusqu'au paiement des sommes qui étaient dues, lorsque le remisage a été effectué par un contrôleur routier, mais on ne prévoyait pas le même fait de retenir le véhicule lorsque le remisage était effectué par un policier?

La Présidente (Mme Doyer): C'est comme une lacune? Est-ce que quelqu'un peut nous expliquer ça? M. Bergeron?

M. Bergeron (Claude): Je m'excuse, je n'ai pas compris la question.

La Présidente (Mme Doyer): Dans le sens de... Peut-être, M. le député de Verchères, reformuler ou formuler de nouveau la même chose ou... M. Bergeron vous écoute.

M. Bergeron (Verchères): M. Bergeron m'écoute.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. S'il veut vous... Oui.

M. Bergeron (Verchères): C'est parce que vous n'aviez pas compris le premier coup?

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce qu'il était en train de discuter.

M. Bergeron (Verchères): Ah! O.K. Ce que je comprends de l'article 45, c'est que, tel que libellé auparavant, l'article 636.3 ne faisait référence qu'au fait de retenir un véhicule jusqu'au paiement des sommes qui étaient dues, lorsque le remisage était effectué par un contrôleur routier et un contrôleur routier seulement. Ça m'apparaît pour le moins curieux qu'on ne prévoyait pas que le remisage pouvait être effectué par un policier, connaissant les pouvoirs très limités des contrôleurs routiers à l'égard des véhicules de promenade.

● (16 h 40) ●

M. Bergeron (Claude): Oui. Ça, cet article-là n'est pas comme tel le pouvoir de remisage. Le pouvoir de remisage, on le retrouve à 636.2.

M. Bergeron (Verchères): Oui, c'est le fait de retenir le véhicule...

M. Bergeron (Claude): Alors, ici, c'est vraiment...

M. Bergeron (Verchères): ...lorsque le remisage était effectué par un contrôleur routier.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. C'est le pouvoir de rétention, qui n'était pas accordé aux policiers. Alors là, on corrige... On corrige quelque chose qui aurait dû être fait peut-être avant, là, où on leur donne le pouvoir de retenir le véhicule jusqu'à ce que... jusqu'au parfait paiement.

M. Bergeron (Verchères): Mais, dans les faits, jusqu'à aujourd'hui, là, malgré ce petit oubli ou cette petite

incongruité au niveau de la loi, lorsqu'un véhicule était remisé par un policier et qu'il n'y avait pas paiement, est-ce qu'on retenait le véhicule malgré tout? Est-ce que, de facto, même si la loi ne faisait pas explicitement référence à autre chose qu'un contrôleur routier, est-ce que, de facto, pour respecter l'esprit de la loi, on retenait le véhicule malgré tout lorsqu'il n'y avait pas paiement, lorsque le remisage avait été effectué par un policier?

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey, voulez-vous nous dire des informations par rapport à ça?

M. Ouellette: Il y avait effectivement certaines situations, Mme la Présidente, où les propriétaires récupéraient leur véhicule sans avoir les formulaires appropriés. Puis le gardien du véhicule ne pouvait pas faire grand-chose, là. On précise les pouvoirs de tout le monde, là.

Mme St-Cyr (Johanne): On est ici dans le domaine, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): On est ici dans le domaine du remisage, hein? Pas de la saisie de 30 jours, là. Alors, c'est plus du remisage courte durée. Alors, récemment, bien il y a quelque temps, là, il y a une municipalité qui a attiré notre attention sur le fait que l'article n'était pas adéquat. Alors, je ne peux pas vous répondre clairement si, dans les faits, oui ou non, on le faisait, parce que ce n'est pas dans les cas de saisie, où là on aurait été vraiment interpellés plus rapidement.

Mais, comme une municipalité a attiré notre attention sur le fait qu'il y avait ce problème-là, c'est pour ça qu'on a suggéré d'amender l'article. Mais c'est vraiment un cas de remisage. Et, règle générale, c'est quelques heures.

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

M. Bergeron (Verchères): Bien, l'amendement m'apparaît tout à fait approprié. Même si je me réjouis du fait qu'on semble accorder davantage de pouvoirs... ou que le texte antérieur semblait accorder plus de pouvoirs qu'ils n'en ont réellement aux contrôleurs routiers.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que l'article 45 est adopté?

Des voix: Adopté, Mme la Présidente.

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

Mme Boulet: L'article 50, Mme la Présidente. L'article 50 est..

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que c'est un amendement, Mme la ministre?

Mme Boulet: C'est un amendement, tout simplement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous ne... Nous ne l'avons pas.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, allez-y, Mme la ministre. Nous vous écoutons.

Mme Boulet: Alors, tout simplement, l'article 50... nous dit de supprimer l'article 50. L'amendement, c'est ce qu'il nous dit.

Cet amendement est en concordance avec l'amendement prévu à l'article 9 du projet de loi qui maintient tel quel l'article 209.9 du code, concernant l'indexation annuelle des frais de remorquage à l'égard de tout remorquage d'un véhicule routier, saisi au nom de la société, effectué en dehors du réseau routier.

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

M. Bergeron (Verchères): Bien, c'est ça. C'est tout simplement un autre article qui vient nous éviter de mettre la charrue devant les boeufs.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que l'amendement, qui consiste à supprimer l'article 50, est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: Alors, on pourrait aller à la catégorie ou à la section Sacs gonflables et équipements de sécurité, Mme la Présidente. Donc, l'article 13.1.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que vous allez tout de suite à 13.1?

Mme Boulet: Oui. C'est un ajout, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Un ajout?

Mme Boulet: Oui. Alors, l'article 13.1. L'article... Ça va, Mme la Présidente, ou vous voulez que je vous laisse...

La Présidente (Mme Doyer): On va demander une scission. Est-ce que j'ai une motion... Est-ce que je...

Une voix: Non. Nous avons une feuille 2, Mme la Présidente.

Sacs gonflables et équipements de sécurité

La Présidente (Mme Doyer): Aidez-nous, quelqu'un, là. Aidez-nous. Voilà. Bon. Alors, nous discutons uniquement de 13.1. Voilà.

Mme Boulet: Ça va, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, ça va, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 245 de ce code est remplacé par le suivant:

«245. Les remorques et les semi-remorques circulant sans être équipées d'un système de freins indépendant pouvant immobiliser le véhicule en cas de séparation entre la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur, doivent être munies d'une chaîne, d'un câble ou de tout autre dispositif de sûreté suffisamment solide et agencé de telle sorte que la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur, advenant un bris dans le dispositif d'attelage, demeurent reliés.

«Le véhicule remorqueur doit être muni de l'équipement nécessaire pour accrocher la chaîne, le câble ou le dispositif de sûreté de la remorque ou de la semi-remorque qu'il tire.»

L'amendement à l'article 245 du Code de la sécurité routière vise à écarter toute ambiguïté sur le fait qu'une remorque ou une semi-remorque qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant mais qui possède un dispositif de sûreté composé d'une seule chaîne ou d'un seul câble est conforme, pourvu que celui-ci soit suffisamment solide et agencé comme il est prévu à cet article.

Alors, je pense qu'on en avait parlé déjà, là, à l'égard d'une chaîne ou de plusieurs chaînes, l'important, c'est que ça soit bien installé puis ça soit solide et sécuritaire.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, Mme la ministre. Ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron (Verchères): Bien, Mme la Présidente, peut-être pour le bénéfice effectivement des gens qui nous écoutent, là, on dit que... «pourvu que celui-ci soit suffisamment solide et agencé comme il est prévu à cet article», ça va, mais il semble que le législateur, par le passé, ait jugé qu'il fallait y avoir deux chaînes pour assurer un système sécuritaire. Peut-être l'expérience dans les faits nous a amenés à réviser cette idée selon laquelle il fallait avoir deux chaînes pour que le système soit sécuritaire.

Est-ce qu'on pourrait nous éclairer sur les raisons qui ont amené cette modification qu'on nous propose aujourd'hui?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je crois que j'ai le...

Mme Boulet: ...M. Nolin, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. Nolin.

M. Bergeron (Gaétan): Bergeron.

La Présidente (Mme Doyer): Bergeron.

Mme Boulet: Ah, excusez. Ah, excuse-moi. C'est le même veston que Patrick, à peu près les mêmes couleurs, j'ai...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'ai le consentement? J'ai le consentement pour entendre M. Bergeron? Bon.

Mme Boulet: Excusez-moi. Alors, c'est trois «M. Bergeron», Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous en... en «MM. Bergeron» aujourd'hui. Alors, j'ai le consentement pour entendre M. Bergeron, en vous nommant, et votre fonction au ministère.

M. Bergeron (Gaétan): Bonjour. Je suis...

M. Bergeron (Verchères): Pour éviter toute ambiguïté.

M. Bergeron (Gaétan): Oui, voilà. Gaétan Bergeron, je suis chef du service d'ingénierie des véhicules à la Société de l'assurance auto.

Vous avez raison, M. le député, auparavant l'article mentionnait deux chaînes. On disait que la pratique, c'était de croiser les chaînes pour retenir le timon d'une remorque. Dans les faits, c'est dans le domaine agricole surtout que les choses ont évolué. L'équipement est beaucoup plus gros, donc les manufacturiers ont trouvé d'autres moyens de sécuriser les équipements, avec souvent une seule chaîne qui était prise différemment par rapport à un véhicule de promenade. Donc, le fait qu'on mentionnait deux chaînes, ça mettait en problème des agriculteurs, pour lesquels les équipements avaient seulement une chaîne.

Donc, en corrigeant, tel que mentionné, on couvre tous les cas, qu'il y ait une ou deux chaînes, tel que prévu par le fabricant, à condition évidemment que le timon soit retenu, qu'il ne touche pas le sol et qu'il suive le véhicule.

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

M. Bergeron (Verchères): Puis-je me permettre de vous livrer une tranche de vie, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Permettez-vous. Ça a besoin d'être bon!

M. Bergeron (Verchères): J'ai déjà eu l'occasion de vivre une situation par laquelle, à un moment donné, une remorque que j'avais à l'arrière, qui était remplie de terre, de tourbe, et patati et patata, a décroché. Et à ce moment-là il y avait, conformément aux dispositions du code, deux chaînes pour retenir le tout.

Je ne vous dirai pas comment ça s'est conclu, parce que ça a été quand même assez rock-and-roll. Mais est-ce que le fait qu'il n'y ait qu'une seule chaîne ne vient pas débalancer l'équilibre? Je ne sais pas si vous voyez ce que je veux dire? Quand il y a deux chaînes, là, il y a comme symétrie, puis, à ce moment-là, le peu d'équilibre qui reste est assuré par le fait qu'il y ait deux chaînes. S'il n'y a qu'une seule chaîne, la symétrie n'est plus là, puis, à ce moment-là, est-ce que ça ne vient pas encore davantage débalancer le véhicule puis la remorque à l'arrière?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): La pratique, pour une petite remorque, il peut y avoir une ou deux chaînes. Souvent, au lieu qu'il y ait deux chaînes, c'est une chaîne

qui est soudée après le timon et qui croise en dessous. Donc là, ça posait un problème aussi, le fait de dire que ça prenait deux chaînes, parce qu'on partait à une extrémité, on faisait le tour, on se rendait à l'autre bout, donc il y avait une seule chaîne. Il y a des gens qui ont eu des infractions là-dessus.

Donc, vous avez raison en mentionnant que la chaîne doit être croisée, ça retient le timon. Par contre, le fait de dire deux chaînes, ça posait des problèmes, parce qu'il n'y a pas toujours deux chaînes, comme je vous dis. Ça peut être une chaîne en continu qui fait ce travail-là. Et, dans le cas des remorques agricoles, c'est un timon, et la chaîne, au lieu de tenir au même niveau, elle est accrochée plus haut sur le tracteur, et là, à ce moment-là, elle empêche complètement le timon d'aller au sol et elle fait le même... le même travail, c'est-à-dire qu'elle va garder le véhicule qui est tracté dans la direction, là, dans le chemin du véhicule qui le tire.

● (16 h 50) ●

M. Bergeron (Verchères): Mais est-ce qu'il n'y a pas un danger, Mme la Présidente, qu'on interprète de façon un peu étroite cette nouvelle disposition là, et, plutôt que d'avoir une seule chaîne en continu, on pourrait juste avoir une chaîne qui relie le véhicule avec la remorque, «that's it, that's all», si vous me permettez l'expression, puis, ce faisant, se retrouver dans la situation que j'évoquais il y a quelques instants puis qui, d'un point de vue physique et peut-être pas si important que ça... Mais, dans la compréhension que j'ai de l'expérience qui m'est arrivée, ça fait en sorte de créer une certaine asymétrie qui va peut-être rendre le véhicule plus instable encore par rapport à la charge derrière.

M. Bergeron (Gaétan): Quand on regarde l'article, c'est qu'on s'est dit... au lieu d'y aller avec une chaîne ou deux chaînes, au lieu d'essayer de décrire l'équipement, on décrit l'objectif. On dit que «les remorques et les semi-remorques [...] doivent être munies d'une chaîne, d'un câble ou de tout autre dispositif de sûreté suffisamment solide et agencé de telle sorte que la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur, advenant un bris dans le dispositif d'attelage, demeurent reliés». Donc, c'est le meilleur libellé qu'on a trouvé pour régler tous les problèmes d'interprétation, là, et de... qui règle tous les cas.

M. Bergeron (Verchères): Mais je reviens à l'exemple que je vous soumetts, M. Bergeron. Dans ce cas-là, le véhicule demeurerait relié par une seule chaîne. Donc, théoriquement il répond en tous points au libellé que nous avons sous les yeux. Mais, de fait, peut-être qu'un agencement comme celui-là ferait en sorte que le véhicule serait moins stable que d'avoir deux chaînes. Est-ce que, d'un point de vue physique, là, ce que je dis a un peu de sens ou est-ce que, pour vous, ça ne fait pas de différence, qu'il y ait une seule chaîne plus à droite ou plus à gauche du véhicule?

M. Bergeron (Gaétan): Normalement, si on respecte les critères, c'est-à-dire que, sur un véhicule de promenade, par exemple, une remorque que l'on tire doit avoir un certain poids maximum et il doit y avoir un certain poids maximum aussi sur le timon, par rapport au véhicule... Quand on respecte ces critères-là, le fait que la chaîne soit décalée un petit peu ou pas, ça ne changera

pas grand-chose. C'est évident que, si le véhicule remorqueur était beaucoup trop pesant par rapport au véhicule qu'il tire, il pourrait y avoir un problème, mais déjà il y aurait une infraction, là. C'est un cas qui n'est pas prévu au code.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Donc, ce que vous nous dites, c'est que, dans le cas de quelqu'un qui n'aurait qu'une seule chaîne qui ne serait pas en continu, le policier ou éventuellement le contrôleur routier qui regarderait ça n'en viendrait pas nécessairement à la conclusion que c'est un attelage non sécuritaire, compte tenu du nouveau libellé.

M. Bergeron (Gaétan): Effectivement.

M. Bergeron (Verchères): Même si la chaîne n'est pas en continu puis qu'elle est juste un petit peu décalée à gauche ou un petit peu décalée à droite, on considérerait ça comme étant un attelage sécuritaire.

M. Bergeron (Gaétan): Effectivement. En autant que les conditions... que l'objectif de l'article soit rencontré.

M. Bergeron (Verchères): Et, vous, comme spécialiste du transport, vous jugez que ce serait sécuritaire.

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Que le déplacement à gauche ou à droite ne serait pas suffisant pour provoquer un débalancement de la conduite du véhicule.

M. Bergeron (Gaétan): Tout à fait.

M. Bergeron (Verchères): Merci.

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'amendement qui consiste à insérer, après l'article 13, 13.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: L'article 13.2, Mme la ministre... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): 13.2.

Mme Boulet: L'article 246 de ce code est remplacé par le suivant:

«246. Les [motocyclistes] et les cyclomoteurs doivent être munis d'au moins un système de freins agissant sur les roues avant et arrière.

«Ce système doit être suffisamment puissant pour immobiliser le véhicule rapidement en cas d'urgence et le retenir lorsqu'il est immobilisé.»

L'amendement à l'article 246 du code modifie les exigences concernant les systèmes de freins des motocyclettes et des cyclomoteurs pour les adapter à l'évolution technologique.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai des interventions concernant 13.2?

M. Bergeron (Verchères): J'assimile, Mme la Présidente.

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

(Consultation)

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Je serais curieux de voir comment il se libellait auparavant.

(Consultation)

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Techniquement parlant — j'en perds un peu mon latin, là — qu'est-ce que ça signifie, là, pour les constructeurs puis pour les usagers, là?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères. Alors, M. Bergeron, c'est vous qui allez nous répondre à ça. Allez-y.

M. Bergeron (Gaétan): Oui. L'ancien article, vous l'avez lu, expliquait un petit peu ce que pouvait être un système de freins de moto. Il y a eu beaucoup d'évolution dans les dernières années. Maintenant, historiquement, une moto, on avait un frein avant, un frein arrière indépendant. À un moment donné, les fabricants ont sorti des motos avec la manette qui... avant qui pouvait actionner freins avant et arrière, et frein arrière indépendant. Le contraire existait aussi, la pédale qui actionnait le frein arrière et avant ou le frein avant indépendant. Il y a tout un mélange de tout ça selon que c'est des motos à deux roues, des motos à trois roues.

Donc, le libellé qu'on avait ne reflétait plus nécessairement la réalité. C'est un coroner qui nous a d'ailleurs mis la puce à l'oreille. Donc, ce qu'on a fait, au lieu d'essayer d'expliquer tous les types de système de freins qu'il pouvait y avoir, le libellé qui est là, dans le fond, vient dire... vient... c'est la façon la plus simple d'expliquer qu'une moto doit avoir un système de freins sur chaque roue, et c'est en concordance avec Transports Canada qui, eux, demandent ça, mais, eux, dans leur loi, expliquent tous les agencements possibles, et c'est un texte très compliqué. Donc, en mettant ça, nous, ce qu'on fait, c'est que, si quelqu'un se fait une moto artisanale ou tout type de moto qu'on intercepte, on est sûrs au moins qu'il rencontre les normes minimales de Transports Canada, avec cet article-là.

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

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

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que le 13.2, qui consiste à ajouter... Est-ce que l'amendement qui consiste à ajouter 13.2 à l'article 13 est adopté? Adopté. Merci.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Oui. Alors, est-ce que nous avons cet amendement? Voilà. On vous écoute, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, 14, l'amendement se lit comme suit:

Remplacer le paragraphe 2° de l'article 14 par le suivant:

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

«La société peut, aux conditions qu'elle détermine, soustraire une personne aux [prohibités] du présent article sauf à la prohibition de réparer un module de sac gonflable et à la prohibition de réparer une ceinture de sécurité.»

Cet amendement vise à préciser que la Société de l'assurance automobile du Québec n'aura pas le pouvoir d'autoriser la réparation d'un module de sac gonflable ni d'autoriser la réparation d'une ceinture de sécurité avec un prétendeur qui a été déclenché.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article... l'amendement à l'article 14? M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Oui, vous dites: «avec un prétendeur qui a été [déjà] déclenché». Est-ce que ça veut dire que, si un... le reconstruteur d'une automobile peut se servir d'un sac gonflable d'une autre auto qui n'a pas été déclenché, le... Parce qu'il y a... Aujourd'hui, vous savez que, dans les réparations, dans les constructions d'automobile, si on achète une auto qui a eu un accident, mettons, à l'arrière, les sacs gonflables n'ont pas été touchés. On pourrait les prendre et les mettre dans une autre auto, mais je pense que la loi ne nous le permet pas. Mais est-ce qu'avec cette modification-là on pourrait le faire?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Ce qu'on vise avec les modifications à l'article 250.2, c'est effectivement de permettre le recyclage des coussins, le recyclage des ordinateurs, aussi, de coussins, qui contrôlent les coussins gonflables, et des ceintures. On permet aussi la reprogrammation des ordinateurs qui, eux... l'ordinateur, lui, quand il déclenche le... quand il envoie le signal pour déclencher les coussins, normalement il ne fonctionne plus après. Donc, dans certains cas, c'est prévu par le fabricant qu'il doit être réparé, mais il y a des entreprises spécialisées qui nous ont démontré qu'elles étaient capables de faire ce travail-là. On a d'ailleurs un projet pilote à cet effet-là.

Donc, le but, comme vous le mentionnez, c'est effectivement de permettre éventuellement à ceux qui nous démontreront qu'ils sont capables de le faire correctement... de permettre le recyclage des coussins, comme je le mentionnais, des ordinateurs et des ceintures.

M. Grondin: C'est bien.

● (17 heures) ●

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

M. Bergeron (Verchères): Alors, si je comprends bien, là, pour le bénéfice de tout le monde, c'est que le recyclage des coussins gonflables pourrait être permis, mais pas la réparation des coussins gonflables. En clair, là, c'est ça que ça veut dire.

M. Bergeron (Gaétan): Tout à fait. Tout le monde se rappelle, je pense, de l'épisode des Coussins gonflables Demers, là, en 2002, 2001, où il y a eu des coussins gonflables réparés ou...

M. Bergeron (Verchères): Ça a été un dossier explosif!

M. Bergeron (Gaétan): Voilà, voilà! Donc, on ne veut surtout pas que ça se répète.

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

M. Bergeron (Verchères): Non, j'ai une autre question.

La Présidente (Mme Doyer): Non? O.K.

M. Bergeron (Verchères): C'est à l'article 15, ça? Il y a un citoyen qui a communiqué avec nous, et je crois savoir qu'il a communiqué également avec vous puis que vous l'avez même rencontré, Éric Vachon, qui nous a fait remarquer que la précision «et pour des motifs de sécurité» ne se retrouve pas ici, alors qu'on la retrouve à l'article 15. Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle on ne précise pas «et pour des motifs de sécurité» dans cet amendement à l'article 14, alors qu'on retrouve cette précision à l'article 15?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Je vais regarder. Les motifs, c'est évident que les motifs de sécurité doivent rester là. C'est notre préoccupation.

Effectivement, à 14, l'article 14, ce qu'on donne, c'est un pouvoir à la société évidemment, un projet pilote de permettre du recyclage. On ne veut pas que ça se fasse de façon... Pour l'instant, c'est interdit. Donc, on veut se donner le pouvoir.

Comme je le mentionnais, il y a un coussin... il y a, excusez, un projet pilote actuellement avec une entreprise qui répare, qui recycle, c'est-à-dire qui reprogramme des ordinateurs. On devrait démarrer prochainement, avec la permission de la ministre évidemment, un projet pilote pour le recyclage de coussins gonflables. Si tout ça donne de bons résultats, on se donne les pouvoirs pour ensuite le permettre officiellement dans le code. Et c'est évident, là, que le motif de sécurité, ça va être le premier motif qu'on va regarder.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, pourquoi ne pas l'inscrire, à ce moment-là? Je vous invite à lire le libellé de l'article 15, qui dit: «La société peut, aux conditions qu'elle détermine et pour des motifs de

sécurité — c'est un ajout qu'on fait — soustraire une personne à une telle interdiction.» Or, cet ajout-là, on ne l'amène pas à l'article 14. C'est le même libellé sans cette précision: «et pour des motifs de sécurité».

Alors, puisque votre motivation, vous le réitérez, M. Bergeron, c'est pour des motifs de sécurité, pourquoi avons-nous pris soin, dans l'article 14, de ne pas préciser «et pour des motifs de sécurité» comme on le fait à l'article 15, alors que ça demeure votre principale préoccupation, nous avez-vous réitéré il y a quelques instants?

M. Bergeron (Gaétan): Pas de problème pour ajouter.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends qu'il y aurait un amendement en ce sens?

M. Ouellette: Un sous-amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Un sous-amendement à l'amendement à l'article 14. Est-ce que quelqu'un va me le libeller?

Mme Boulet: Oui. On va suspendre, on va l'écrire puis on va vous le remettre, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je suspends quelques instants. Je suspends quelques instants pour vous permettre de libeller le sous-amendement.

(Suspension de la séance à 17 h 3)

(Reprise à 17 h 16)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous reprenons nos travaux. Et, M. Bergeron, j'aimerais que vous nous expliquiez ce que vous nous avez expliqué par rapport aux articles 14 et 15 et l'amendement.

M. Bergeron (Gaétan): Oui. Donc, la modification qui était proposée à l'article 14, finalement on propose de ne pas le retenir, parce que — je reviens à l'article 15 — l'article 15, lui, quand on mentionne «pour des raisons de sécurité»... «des motifs de sécurité», on parle de désactivation de coussin gonflable. Donc, quand la société permet à quelqu'un de désactiver les coussins de son véhicule, c'est parce qu'il y a une raison de sécurité, soit qu'il y a un enfant ou une personne qui a une maladie quelconque assise devant les coussins et que ça représente un danger. Donc, dans ce cas-là, on permet pour des raisons de sécurité.

L'article 14, lui, ce qu'il vise, c'est le recyclage des coussins gonflables. Donc, le recyclage, là, ce n'est pas pour une raison de sécurité. De permettre le recyclage, c'est pour une raison économique ou de développement durable. Par contre, évidemment ça se fait toujours avec la sécurité en tête, là, comme préoccupation.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va? Tout le monde est d'accord?

M. Bergeron (Verchères): Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, pour ne pas qu'il y ait d'ambiguïté, je vais vous proposer l'adoption de l'amendement qui consiste, à l'article 14, de remplacer le paragraphe 2° par le suivant:

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

«La société peut, aux conditions qu'elle détermine, soustraire une personne aux prohibitions du présent article sauf à la prohibition de réparer un module de sac gonflable et à la prohibition de réparer une ceinture de sécurité.»

Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 14, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Bergeron (Verchères): Bien, peut-être pourraient-ils le relire, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bien sûr, M. le député. Alors, est-ce que Mme la ministre, peut-être, pourrait le relire? Parce que c'est ça, nous en sommes donc à l'article 14 tel qu'amendé par notre amendement que nous venons d'adopter.

Une voix: ...relise l'article 14?

M. Bergeron (Verchères): Bien, c'est parce qu'il n'est pas adopté, l'article 14. Si on veut l'adopter, il faut le lire avant.

La Présidente (Mme Doyer): Non, il n'est pas adopté. Mme la ministre, nous en sommes à l'article 14. Nous avons adopté l'amendement, et là on en est à l'article 14. Ce que nous avons fait, nous avons remplacé le 2° par l'amendement que nous venons d'adopter, et là on en vient à une discussion générale sur l'article 14 tel qu'amendé. C'est ça. On peut se référer au projet de loi ou... Vous l'avez à la page 19 de votre cahier de législation. C'est ça, hein?

Mme Boulet: L'article 250.2 de ce code est modifié:

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

«Nul ne peut réparer un module de sac gonflable qui a été déployé ni une ceinture de sécurité avec un prétendeur qui a été déclenché. Nul ne peut reprogrammer ou réparer un module de commande électronique de sac gonflable ou de ceinture de sécurité, à l'exception de la personne autorisée par le fabricant du véhicule dans lequel est destiné le module.»

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

«La société peut, aux conditions qu'elle détermine, soustraire une personne aux prohibitions du présent article sauf à la prohibition de réparer un module de sac gonflable et à la prohibition de réparer une ceinture de sécurité.»

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

● (17 h 20) ●

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. À l'alinéa 1 — c'est bien «alinéa», oui — à l'alinéa 1: «Nul ne peut reprogrammer ou réparer un module de commande électronique de sac gonflable ou de ceinture de sécurité, à l'exception de la personne autorisée par le fabricant du véhicule dans lequel est destiné le module.» Est-ce qu'on ne doit pas voir dans cette deuxième phrase de l'alinéa une exception à l'interdiction de pouvoir réparer un sac gonflable?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Ici, on parle du... On dit: «Nul ne peut reprogrammer ou réparer un module de commande électronique...» Donc, on n'est plus... on ne parle plus du sac gonflable, mais on parle de l'ordinateur qui contrôle le sac gonflable, c'est ça, parce que, les sacs gonflables, il n'y a aucun fabricant qui permet la réparation, alors que, l'ordinateur, on ne parle pas de réparation, on parle de reprogrammation. Quand il s'est déclenché, il ne fonctionne plus, mais, dans certains cas, il est... il y a moyen de le reprogrammer, dans d'autres cas, non.

Donc, ce qu'on dit là, dans le fond, c'est pour venir encadrer ce qui est déjà fait par l'industrie, quand un fabricant dit, pour certaines marques, modèles, qu'il y a moyen de reprogrammer le sac... excusez, l'ordinateur qui contrôle les sacs. C'est ce qu'on vient faire ici.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Alors, pour la reprogrammation, ça va. Mais j'en reviens à la réparation. Est-ce qu'un ordinateur défectueux peut être réparé de façon sécuritaire, au niveau du sac gonflable?

M. Bergeron (Gaétan): Dans certains cas, oui, parce que, quand l'ordinateur... il y a des... il y a certains modèles où il s'agit simplement de reprogrammer, de brancher un ordinateur sur l'ordinateur et d'aller jouer dans l'informatique, d'enlever un code. Et il y a d'autres cas où, en plus d'aller reprogrammer, on peut avoir un fusible à changer. Donc, c'est pour ça qu'on a gardé le terme «réparer».

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

M. Bergeron (Verchères): Pour mon édification personnelle encore une fois, Mme la Présidente, je vois que l'article 14 lui-même et l'amendement qu'on a adopté précédemment portent sur l'interdiction de réparer. Mais où se trouvent les dispositions concernant le recyclage? Est-ce que c'est toujours dans l'article 14? Moi, je ne les trouve pas, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Oui. Tout à l'heure, quand on a vu l'article 14, qu'on mentionnait: «La société peut, aux conditions qu'elle détermine, soustraire une personne aux prohibitions du présent article», donc les prohibitions, c'est le fait qu'on ne pouvait pas réparer ou recycler. Donc, c'est ce qu'on venait régler, là, à 14. Le nouvel article refondu, avec toutes les modifications, ce qu'il va permettre, c'est le recyclage des coussins, des ordinateurs et des ceintures et la reprogrammation ou la réparation des ordinateurs.

M. Bergeron (Verchères): Mais, puisqu'on soustrait la société à la prohibition prévue à cet article, on permet à la société de se soustraire à cette prohibition-là, est-ce que, par extension, on pourrait en arriver à la conclusion que la société pourrait être soustraite éventuellement à la... pourrait permettre à quelqu'un de se soustraire à la prohibition de réparer un sac gonflable?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Non. L'amendement qu'on a lu tout à l'heure est clair. Justement, l'ancien article, on disait: «La société peut, aux conditions qu'elle détermine, soustraire une personne aux prohibitions du présent article.» On l'a corrigé pour dire: «La société peut, aux conditions qu'elle détermine, soustraire une personne aux prohibitions du présent article, sauf à la prohibition de réparer un module de sac gonflable...»

M. Bergeron (Verchères): Donc, en d'autres termes, la seule prohibition que la société pourrait permettre à quelqu'un de se soustraire, c'est la prohibition de recycler. Donc, le recyclage n'est pas, en soi, permis. Il n'est permis que si la société l'autorise.

M. Bergeron (Gaétan): Voilà.

M. Bergeron (Verchères): Donc, j'imagine que ceux qui voudront éventuellement faire du recyclage devront présenter à la société un devis technique faisant état du procédé qu'ils comptent employer, puis la société jugera de l'opportunité de soustraire ledit entrepreneur à cette prohibition.

M. Bergeron (Gaétan): Tout à fait. Comme je le mentionnais tout à l'heure, actuellement, avec l'ARPAC, l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions, on est sur le point de proposer à la ministre de permettre un projet pilote, parce que l'ARPAC nous ont démontré — on travaille avec eux depuis plusieurs années — qu'ils étaient capables de recycler des coussins gonflables de façon sécuritaire.

Bon, rapidement, pour nous, ce qui nous préoccupait là-dedans, pourquoi on l'avait interdit, c'était qu'on veut être sûrs que le coussin est compatible véhicule donneur, véhicule receveur. On veut être sûrs que le coussin est intègre, qu'il n'a pas été dans l'eau, qu'il n'a pas subi de dommages et...

Une voix: ...

M. Bergeron (Gaétan): Voilà. Et on veut être sûrs aussi qu'il n'y a pas eu de rappel sur le sac gonflable.

Donc, l'ARPAC ont développé une méthode qu'ils nous... où ils nous ont prouvé qu'ils étaient capables de faire ça, de suivre ça. Ils ont bâti un système informatique. Donc, on est en train de préparer les articles pour un arrêté ministériel qui permettrait de recycler en projet pilote. Suite à ça, si ça va bien, on pourrait éventuellement, là, avec les pouvoirs qui sont visés à l'article 14, permettre à l'ARPAC de le faire en signant une entente. On ne sait pas encore de quelle façon ça pourrait se concrétiser, là, mais on va avoir du temps pour travailler là-dessus, pour effectivement encadrer ça pour que ce soit permis. Et, si

une autre entreprise veut le faire, ça va être le même cheminement. Ils devront nous démontrer qu'ils sont capables de le faire de façon sécuritaire.

M. Bergeron (Verchères): Là, est-ce que c'est l'ARPAC comme telle qui... Puis ça, c'est un commentaire liminaire, là, ça n'a rien à voir. Est-ce que c'est l'ARPAC elle-même qui mène le projet pilote ou c'est un entrepreneur précisément mandaté par l'ARPAC pour faire ça?

M. Bergeron (Gaétan): C'est l'ARPAC avec des partenaires. Ils ont deux partenaires: un pour la partie informatique, il y a un système qui vient supporter tout ça, et il y a un autre partenaire qui vérifie l'intégrité des coussins en laboratoire, si vous voulez, il y a une partie qui se fait là. Et eux, l'ARPAC, ce qu'ils ont développé, c'est la partie chez les recycleurs, c'est-à-dire de quelle façon ils récupèrent les sacs, de quelle façon ils documentent le dossier, et tout ça, pour supporter, là, pour s'assurer du début à la fin que tout est fait de façon sécuritaire.

M. Bergeron (Verchères): Merci.

La Présidente (Mme Doyer): J'avais une question de M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Disons que ma question est en partie répondue. Mais, juste pour, je pense... pour enrichir le débat, je pense qu'aujourd'hui, avec les nouvelles autos, avec des ordinateurs et tous les systèmes antivirus qu'on peut avoir, quand on perd nos clés ou on veut juste aller se refaire faire une clé, il faut aller chez le concessionnaire pour qu'il le mette sur l'ordinateur pour faire une clé, parce que c'est des clés à puce, aujourd'hui. Alors, c'est... tout est relié, là. Si vous perdez votre clé, puis c'est une clé à puce, bien c'est bien de valeur, il faut aller chez le concessionnaire avec votre auto, la faire remorquer là pour qu'il nous reprogramme une clé. Alors, tout le système est relié. C'est juste ça.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Alors, est-ce que l'article 14, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: L'article 15, Mme la Présidente: L'article 250.3 de ce code est remplacé par le suivant:

«250.3. Nul ne peut enlever ou faire enlever un module de sac gonflable installé dans un véhicule routier ou le rendre inopérant, sauf au moyen d'un dispositif installé par le fabricant du véhicule avant la vente au premier usager. Cette interdiction ne s'applique pas si le module de sac gonflable doit être enlevé ou rendu inopérant aux fins de l'adaptation d'un véhicule routier pour personne handicapée.

«La société peut, aux conditions qu'elle détermine et pour des motifs de sécurité, soustraire une personne à une telle interdiction.»

Cette disposition vise à préciser qu'il est interdit d'enlever ou de faire enlever un module de sac gonflable

d'un véhicule routier, et ce, de façon à éviter toute ambiguïté à cet égard. Également, une modification est apportée pour prévoir que cette interdiction ne s'applique pas lorsqu'un module de sac gonflable doit être enlevé ou rendu inopérant aux fins d'adaptation d'un véhicule pour personne handicapée.

● (17 h 30) ●

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

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

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller? On en a discuté, oui.

M. Bergeron (Verchères): Conséquemment aux explications données par M. Bergeron par rapport à l'article 14, je pense qu'on a, par le fait même, explicité les effets de l'article 15.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 15 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: Article 21, Mme la Présidente. L'article 395 de ce code est remplacé par le suivant: «395. Nul ne peut conduire un véhicule routier dont la ceinture de sécurité ou un sac gonflable, pour le conducteur ou pour la place qu'occupe un passager, est manquant, modifié ou hors d'usage.»

Cette disposition introduit une interdiction de conduire un véhicule routier dont le sac gonflable est manquant, modifié ou hors d'usage. Cette interdiction est calquée sur celle déjà prévue au Code de la sécurité routière pour les ceintures de sécurité.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 21? M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. Je circulais, l'année dernière, avec mon homologue fédéral dans la circonscription, et, dans son véhicule, à un moment donné, la ceinture ne rentrait plus. Quand je suis embarqué dans le véhicule, semble-t-il que tout fonctionnait, mais, à un moment donné, ça ne fonctionnait plus. Là, si on lit l'article mot à mot, est-ce que ça voudrait donc dire qu'on doit arrêter là, débarquer du véhicule puis s'en retourner à pied? En d'autres termes, est-ce qu'on a un peu comme un phare, ou Dieu sait quoi, là, un certain temps, un certain délai pour faire réparer le tout sans qu'on soit victime d'une contravention, advenant le fait qu'on conduise malgré la déféctuosité momentanée de la ceinture de sécurité?

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

Mme Boulet: M. Bergeron.

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): L'article 395, je vais vous le lire tel qu'il existe actuellement. Ça dit: «Nul ne peut conduire un véhicule routier dont la ceinture de sécurité visée à l'article 250, pour le conducteur ou pour le siège qu'occupe un passager, est manquante, modifiée ou hors d'usage.»

Donc, l'article est déjà là. Ce qu'on a ajouté à l'article, c'est la même disposition pour les coussins. Donc, en réponse à votre question, moi, je pense que c'est le jugement du policier, dans un cas comme ça, qui ferait qu'il donnerait ou pas une contravention. Mais, dans un tel cas, il serait prudent, si la personne est assise à l'avant et que la ceinture ne fonctionne vraiment pas, peut-être de changer de siège. Parce que la ceinture avec le coussin donne un bon résultat, mais ce serait quelque chose, disons, qu'il faudrait faire réparer rapidement.

M. Bergeron (Verchères): Mais il faut préciser que mon collègue fédéral conduit une Smart et que je ne pouvais pas occuper un autre siège que celui-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Il n'y a même pas de valise!

M. Bergeron (Verchères): Non, il n'y a même pas de valise, alors... Puis, vous vous imaginez, moi, dans la valise d'une Smart? Alors...

M. Ouellette: Non, mais sur le toit, attaché.

M. Bergeron (Verchères): Oui. Autre question par rapport à l'article 21. Je fais l'acquisition d'un véhicule usagé. Moi, sincèrement, là, je n'irai pas ouvrir le mécanisme du sac gonflable pour savoir si le sac est toujours dans son habitacle, là. Alors, si je réalise, à un moment donné, que le sac gonflable ne s'y trouvait pas ou qu'il était défectueux, est-ce que cet article s'applique, si la défectuosité est, pour ainsi dire, à notre insu?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Bien, à ce moment-là, si c'est à votre insu, le policier, qui va pouvoir déterminer que le sac n'est pas là ou ne fonctionne pas, ne sera pas plus capable que vous, je pense, de le déterminer. Le coussin gonflable... L'article a été mis parce que les articles qu'on vient de voir empêchaient quelqu'un de désactiver un coussin gonflable. Par contre, si un policier interceptait un véhicule dans lequel c'était évident que le coussin était manquant, il n'y avait pas d'infraction. Donc, il y avait un petit peu une incohérence. On l'a dit, c'est interdit de circuler.

Le système de coussins gonflables dans un véhicule, il y a un autodiagnostic. Quand on démarre le véhicule, il y a un témoin lumineux qui s'allume pendant quelques secondes et qui s'éteint après. Donc, si le témoin ne s'allume pas, dans un véhicule, pour les sacs gonflables, il y a un problème. S'il s'allume et il reste allumé, il y a un problème. À ce moment-là, on va chez le concessionnaire. Ça peut être un problème d'interrupteur, ça peut être le coussin, ça peut être l'ordinateur. Ce n'est

pas évident de déterminer où est le problème. Mais donc, dans un cas où vous achetez un véhicule, normalement les coussins, s'ils ont été enlevés, ça devrait paraître. Donc, s'ils sont là et que le témoin lumineux allume et éteint tel que prévu, il n'y a pas de problème. C'est à peu près le seul moyen de vérifier si ça fonctionne.

M. Bergeron (Verchères): Et vous avez dit il y a quelques instants quelque chose qui a un peu attiré mon attention, beaucoup en fait, vous avez dit: Si, pour... S'il est évident que le coussin n'est pas là, ou qu'il est défectueux, ou qu'il a déjà été déclenché, pour moi qui n'y connais absolument rien, là, comment est-ce qu'il peut y avoir quelque chose d'évident qui nous permette de voir que le coussin n'est pas là, qu'il est défectueux ou qu'il a été déclenché?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): On a déjà vu des cas où quelqu'un conduisait avec le coussin gonflable qui s'était déployé, puis il avait refermé tout ça avec du ruban gommé pour tenir ça là, et le policier l'avait intercepté et ne pouvait pas donner d'infraction. C'est là où on s'est dit: Il faudrait peut-être mettre la mesure pour protéger la personne.

M. Ouellette: Ça, c'est comme les deux chaînes de la remorque pour la tourbe, ça.

M. Bergeron (Verchères): Moi, je pense que c'est pire encore.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): Je ne peux pas imaginer que...

M. Ouellette: Dans une Smart, c'est bon.

M. Bergeron (Verchères): Ah! C'est évident, là. Effectivement, il faudrait donner aux policiers le pouvoir d'intervenir dans un cas comme celui-là.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Je pense que la réponse est satisfaisante, M. le député de Verchères?

M. Bergeron (Verchères): Oui, oui, tout à fait, là.

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

M. Bergeron (Verchères): J'imagine que, dans ce cas-là, c'est pas mal évident qu'il y a eu un problème.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 21 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: L'article 21.1, Mme la Présidente, c'est un ajout. Donc, il se lit comme suit: L'article 401 de ce code est modifié:

1° par le remplacement, dans le texte anglais du premier alinéa, des mots «in which» par le mot «carrying»; et

2° par l'addition, à la fin de la première phrase du deuxième alinéa, de «, d'un autobus ou d'un minibus dans l'exercice de ses fonctions.»

La première modification de cet amendement vise à corriger une erreur de syntaxe dans la version anglaise.

Quant à la deuxième modification, elle vise à faire en sorte que les conducteurs d'autobus ou de minibus ne puissent être tenus pénalement responsables du défaut, pour un passager de moins de 16 ans, de porter sa ceinture de sécurité, et ce, tout comme les conducteurs de taxi lorsqu'ils sont en service.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, est-ce que j'ai des interventions concernant l'amendement qui consiste à ajouter l'article 21.1?

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente, une question pratico-pratique que nous avons déjà débattue à huis clos mais qu'il serait peut-être intéressant de clarifier pour le bénéfice de la foule nombreuse qui se masse pour écouter nos travaux. Alors, Mme la Présidente, on dit que le conducteur d'un autobus ou d'un minibus ne pourrait être tenu pénalement responsable du défaut, pour un passager de moins de 16 ans, de porter sa ceinture de sécurité, et ce, tout comme les conducteurs de taxi lorsqu'ils sont en service. Qu'est-ce qui se passe si le jeune en question a 17 ans? Est-ce que le conducteur est tenu pénalement responsable du défaut pour ce passager de porter sa ceinture de sécurité?

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député. Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, à ce moment-là, c'est la personne elle-même qui serait pénalisée.

M. Bergeron (Verchères): Et elle le serait comment?

Une voix: Sur son permis de conduire.

M. Bergeron (Verchères): Et si elle n'a pas de permis de conduire?

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, ce que l'on fait, c'est que l'on ouvre un dossier théorique. Et, si la personne... et les trois points sont livrés... sont conservés à son nom. Et, si elle devait venir chercher un permis, bien il serait déjà affublé de trois points d'inaptitude, là, durant une période de deux ans.

M. Bergeron (Verchères): Durant une période de deux ans.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Deux ans. Et, après cette période-là, ça tombe?

M. Bergeron (Verchères): Bien, c'est comme les points d'inaptitude...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait.

M. Bergeron (Verchères): ...ils disparaissent au bout de deux ans.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. Ah bon. Alors, ça va?

Une voix: Adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. 21.1 est adopté.

Mme Boulet: 24.1, c'est un ajout, Mme la Présidente. L'article 437.1 de ce code est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

«437.1. Nul ne peut tirer une remorque ou une semi-remorque sans utiliser un dispositif d'attelage adéquat. En outre, les feux, le système de freins, la chaîne, le câble et tout autre dispositif de sûreté de la remorque ou de la semi-remorque doivent être reliés au véhicule remorqueur et être en bon état de fonctionnement. Le dispositif de sûreté d'une remorque ou d'une semi-remorque qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant doit de plus être installé de manière à ce que la remorque ou la semi-remorque suive la trajectoire du véhicule remorqueur et que le timon ne touche pas le sol advenant un bris dans le dispositif d'attelage.»

Cet amendement, de concert avec l'amendement prévu à l'article 13.1, vise tout d'abord à écarter toute ambiguïté sur le fait qu'une remorque ou une semi-remorque qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant mais qui possède un dispositif de sûreté composé d'une seule chaîne ou d'un seul câble puisse être tirée, pourvu que la chaîne ou le câble soit relié au véhicule remorqueur et soit en bon état de fonctionnement.

Il vise également à ajouter un autre critère de sécurité pour le dispositif de sûreté d'une remorque ou d'une semi-remorque qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant, à savoir qu'il doit être installé de manière à ce que la remorque ou la semi-remorque suive la trajectoire du véhicule remorqueur et que le timon ne touche pas le sol advenant un bris dans le dispositif d'attelage.

● (17 h 40) ●

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

M. Bergeron (Verchères): Question technique, Mme la Présidente. Est-ce que je fais erreur en disant que nous n'avons pas fait référence, à l'article 13, de la remorque ou de la semi-remorque qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser M. Bergeron, Mme la Présidente, si vous me permettez.

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît, la question?

M. Bergeron (Verchères): Est-ce que je fais erreur en disant que, dans l'article 13, nous ne faisons pas référence à une remorque ou à une semi-remorque qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant?

M. Bergeron (Gaétan): On fait référence... L'article... l'article 13.1... à 245... L'article 245 du code, ce qu'il dit, c'est: «Les remorques et les semi-remorques circulant sans être équipées d'un système de freins indépendant...» Dans le fond...

M. Bergeron (Verchères): Donc, c'est l'inverse. Dans ce cas-là, à l'article 13, on ne fait pas référence... Donc, on ne fait pas référence, à l'article 13, aux remorques et semi-remorques qui sont équipées d'un système de freins indépendant.

M. Bergeron (Gaétan): Non, parce que les systèmes qui ont... les remorques ou semi-remorques qui ont un système de freins indépendant, c'est un système qui s'applique en cas de séparation des deux véhicules. Par exemple, un camion tracteur et une semi-remorque, les pick-up, camionnettes avec ce qu'on appelle des remorques «fifth wheel», il y a un mécanisme qui fait que, si les deux véhicules se séparent, les freins s'appliquent sur la remorque et elle s'arrête. Dans les cas où il n'y a pas un tel système qui vise la sécurité, c'est là où on dit que ça prend un autre mécanisme, dont la ou les chaînes qui vont garder les deux véhicules reliés ensemble si jamais l'attelage se brise.

M. Bergeron (Verchères): Mais, dans le cas d'une remorque ou d'une semi-remorque équipée d'un système de freins indépendant, est-ce qu'il est nécessaire d'aller aussi loin dans la définition de ce que doit être le système de sécurité... le dispositif de sûreté composé d'une chaîne, d'un seul câble qui puisse être tiré?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Ce système-là est nécessaire seulement quand il n'y a pas de système de freinage indépendant, par exemple, comme je vous le mentionnais, un camion tracteur avec une remorque commerciale de 45 pieds, il n'y a pas de chaîne, il n'y a rien d'autre que la sellette d'attelage qui retient avec la cheville ouvrière. En cas de séparation du système, les «hoses» à air, si vous voulez, qui relient les véhicules vont se séparer et automatiquement les freins vont s'appliquer sur la remorque. Donc, les dispositions des deux articles dont on discute visent les remorques qui n'ont pas de système de freins indépendant, et on compense ce manque-là par la ou les chaînes, qui vont faire le même... c'est-à-dire qui, au lieu d'arrêter la remorque, va la garder en lien avec le véhicule.

M. Bergeron (Verchères): Je comprends ce que vous me dites, mais là je ne suis pas sûr de comprendre la première justification dans ce cas-là. Lorsqu'on dit: «Cet amendement, de concert avec l'amendement prévu à l'article 13.1, vise tout d'abord à écarter toute ambiguïté sur le fait qu'une remorque ou une semi-remorque qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant...» Ah! qui n'est pas équipée d'un système de freins indépendant.

M. Bergeron (Gaétan): Qui n'est pas équipée.

M. Bergeron (Verchères): Donc, c'est la même situation que celle que vous évoquiez.

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Donc, ces deux articles-là ne s'appliquent que pour les systèmes qui ne sont pas équipés de freins indépendants?

M. Bergeron (Gaétan): Tout à fait.

M. Bergeron (Verchères): Et, dans le cas des systèmes qui sont équipés de... dans le cas des véhicules qui sont équipés de systèmes de freins indépendants, ce que vous nous dites, c'est qu'il n'est pas nécessaire d'aller aussi loin dans la définition du système d'attelage parce que ce n'est pas... c'est plus ou moins nécessaire.

M. Bergeron (Gaétan): Non, parce que, c'est ça, c'est d'autres articles, à ce moment-là, qui... Si le système est défectueux, on va l'attraper avec d'autres articles et on va être en mesure, là, de donner une infraction.

M. Bergeron (Verchères): Ces articles-là sont déjà existants?

M. Bergeron (Gaétan): Oui, oui.

M. Bergeron (Verchères): Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Alors, est-ce que l'amendement qui consiste à insérer, après l'article 24, l'article 24.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Vérification mécanique et numéro d'identification du véhicule

Mme Boulet: Alors, l'article 12. Mme la Présidente, on pourrait changer de catégorie, aller à Vérification mécanique et numéro d'identification du véhicule. L'article 12.

L'article 12 se lit comme suit: L'article 210 de ce code est modifié:

1° par la suppression, dans le premier alinéa, de ce qui suit: «, sauf les remorques et les semi-remorques dont la masse nette n'excède pas 900 kg.»;

2° par l'addition, à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante: «Toutefois, les remorques et les semi-remorques d'une masse nette de 900 kg ou moins et les essieux amovibles n'ont pas à être munis d'un tel numéro.»

Cette modification est apportée pour retirer l'exigence à l'effet qu'un essieu amovible doit être muni d'un numéro d'identification et pour regrouper toutes les exceptions.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 12?

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. En clair, qu'est-ce que ça signifie, là? Parce que ça peut

apparaître un peu ésotérique, là, pour quelqu'un qui ne s'y connaît pas, parce que l'amendement... la justification de l'amendement nous dit: «...pour retirer l'exigence à l'effet qu'un essieu amovible doit être muni d'un numéro d'identification...» Or, que je sache, le libellé de l'amendement lui-même de l'article 12 ne fait pas référence... Ah oui, on fait référence, «...ou moins et les essieux amovibles n'ont pas à être munis d'un tel numéro.» Mais on parle des semi-remorques d'une masse nette de 900 kg ou moins.

Alors, la question est fort simple, c'est: Pourquoi avons-nous décidé de retirer de l'obligation d'avoir ce numéro d'identification les véhicules... les remorques ou les semi-remorques d'une masse nette de 900 kg ou moins?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Si vous regardez l'article... c'était déjà dans l'article. On regroupe... on regroupe...

Une voix: ...

M. Bergeron (Verchères): Ils vont-ils le savoir?

La Présidente (Mme Doyer): Non. C'est parce que, là, on a trois messieurs Bergeron aujourd'hui, alors on va se démêler dans nos messieurs Bergeron. J'ai le consentement, bien sûr...

Une voix: Bien oui. Bien oui.

La Présidente (Mme Doyer): ...pour écouter M. Bergeron, en vous nommant peut-être de nouveau, et vos fonctions.

Une voix: Pourtant, ce n'est pas mêlant, des Bergeron. Nous autres, on n'est pas mêlés.

La Présidente (Mme Doyer): Non. Mais, en tout cas, par mesure de sécurité. Allez-y.

M. Bergeron (Claude): Claude Bergeron, avocat à la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Bergeron (Verchères): Bien, la mesure de sécurité, une chaîne, c'est-elle suffisante?

M. Bergeron (Claude): Alors, l'exception, et c'était déjà prévu à l'article 210, c'est une exception de devoir munir les remorques et semi-remorques d'une masse nette n'excédant pas 900 kg, et c'était déjà prévu à l'article 210 qu'elles n'avaient pas à être munies d'un numéro d'identification. Alors, on a simplement... on les a simplement regroupées dans un même alinéa pour faciliter la lecture.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Alors, l'article 12 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Mme Boulet: L'article 39, Mme la Présidente, avec un papillon.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous commençons par le papillon.

Mme Boulet: D'accord. L'article 521 de ce...

M. Bergeron (Verchères): Juste avant qu'on aille plus loin, y a-t-il une information complémentaire pertinente pour la compréhension des membres de cette commission?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Ça va.

M. Bergeron (Verchères): Non. Pardon, Mme la ministre.

Mme Boulet: Non, ça va. L'article 521 de ce code, modifié par l'article 59 du chapitre 2 des lois de 2004 et par l'article 72 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié par l'insertion, dans le paragraphe 5° du premier alinéa et après le mot «exception», de ce qui suit: «des essieux amovibles, des véhicules d'une masse nette de 4 000 kg ou moins possédant à l'origine une caisse découverte et un hayon qui sont immatriculés comme véhicule de promenade au sens de la réglementation sur l'immatriculation, des véhicules utilitaires sport d'une masse nette de 4 000 kg ou moins.»

Cet amendement à l'article 39 du projet de loi a pour effet de supprimer la modification à l'article 521 du code concernant la notion de poids nominal brut de 4 500 kg, laquelle est intégrée à l'article 72 du chapitre 14 des lois de 2008.

De plus, cet amendement vise à exempter les véhicules utilitaires sport d'une masse nette de 4 000 kg ou moins de l'exigence relative à la vérification mécanique, tout comme c'est le cas pour les véhicules de promenade auxquels ils se comparent.

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

M. Bergeron (Verchères): Oui, Mme la Présidente. On se souvient que cette disposition a suscité quelques commentaires, pour ne pas dire quelques controverses. Alors, peut-être la ministre pourrait-elle nous expliquer pourquoi on procède à cette modification au niveau de l'article 39 du projet de loi.

Mme Boulet: Essentiellement, je vais laisser les gens parler. Mais c'était que finalement il y a des gens qui ont des véhicules utilitaires sport et que... qui pesaient 4 000... aussi, je pense... je ne peux pas vous dire le poids, là, mais qui devaient passer notamment au poste de pesée. Ils devaient procéder également à des vérifications mécaniques. Alors, c'est pour exempter ce genre de véhicules utilitaires sport, qui sont utilisés à des fins personnelles, de devoir faire notamment comme un camion, comme un véhicule lourd. Alors, c'est essentiellement... je ne sais pas si vous pouvez compléter, là, mais en gros c'était pour venir... Ces gens-là qui achètent... Vous avez sûrement eu des représentations. S'ils achètent un véhicule utilitaire sport puis qu'ils ajoutent un marchepied ou qu'ils ajoutent des éléments sur le véhicule, le poids devient plus élevé, et là ils sont assujettis aux règles qui concernent les véhicules lourds, notamment à l'égard de la vérification mécanique puis des postes de pesée.

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, c'est complet?
● (17 h 50) ●

M. Bergeron (Gaétan): Essentiellement, c'est ça, effectivement. C'est que la définition de «véhicule lourd» actuellement, on dit que c'est un véhicule qui a plus de 3 000 kg de masse nette. Donc, il y avait souvent, par exemple, des gens qui avaient des grosses camionnettes, des pick-up, pour tirer leurs remorques de loisir, et dans certains cas ces pick-up-là, avec certains équipements, avaient 3 100, 3 200 kg et devenaient un véhicule lourd de facto, parce que l'article 521 ne tient pas compte de l'usage ou du propriétaire. Donc, la modification visait... vise à exclure ces véhicules-là qu'on ne veut pas voir en vérification mécanique, ce n'est pas les véhicules visés, ce n'est pas des véhicules commerciaux.

Et aussi les mêmes véhicules, quand on parle des sports utilitaires, de plus de 4 000 kg de masse nette, peu importe qu'ils appartiennent à un particulier, que ce soit pour un usage personnel ou commercial... parce que, dans le cas d'un véhicule sport utilitaire, il n'y a pas d'espace de chargement comme tel, dans le fond, ça remplace un véhicule de promenade, là, alors que la camionnette, elle, elle peut servir à des fins commerciales parce qu'il y a un espace de chargement, c'est un camion; mais le sport utilitaire, lui, peu importe la masse, en autant qu'il ne dépasse pas 4 000 kg, là, on est prêts à les exempter de la vérification mécanique.

M. Bergeron (Verchères): Mais, quand on parle... Mme la ministre faisait référence il y a quelques instants à un pick-up. Un pick-up, normalement tu peux mettre des charges derrière. Est-ce que, dans ce cas-là, si le véhicule est exempté, on ne peut pas se retrouver avec des surprises derrière?

M. Bergeron (Gaétan): Dans l'utilisation d'un pick-up, il y a des règles à suivre. Toute camionnette, le fabricant nous donne la charge qu'on peut mettre dans le véhicule et la charge qu'on peut tirer avec. Donc, tant que ça demeure pour un usage commercial et que ces limites-là ne sont pas... excusez, un usage personnel, et que les limites sont respectées, il n'y a pas de problème. Quand ça devient du commercial, à ce moment-là, le véhicule peut être... l'ensemble peut être considéré véhicule lourd ou pas, selon la définition actuelle dans la loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

M. Bergeron (Verchères): Là, je ne suis plus sûr de vous suivre, là. Parce que vous avez dit il y a quelques instants que, peu importe que le véhicule soit pour usage personnel ou commercial...

M. Bergeron (Gaétan): Dans le cas des véhicules sport utilitaires. Les véhicules sport utilitaires, donc un Cadillac Escalade, Acura MDX, des choses comme ça, où il n'y a pas d'espace, il y a un espace cargo seulement pour mettre des valises. Ceux-là, on est prêts à les considérer toujours comme des véhicules de promenade, donc les exempter de la vérification mécanique, sauf quand ils ont plus de 4 000 kg, c'est-à-dire même si... Non, exact, sauf

quand ils ont plus de 4 000 kg, il y a quelques exceptions. Par contre, la camionnette, le pick-up, lui, qui souvent a une masse nette de plus de 3 000 kg, ça peut être pour un usage personnel, à ce moment-là, on l'exempte, mais, si c'est pour un usage commercial, il peut transporter des charges, il peut servir... faire beaucoup de mileage en étant chargé ou en tirant une remorque, ceux-là sont visés par toutes les normes.

M. Bergeron (Verchères): Mais très souvent, j'imagine que je ne vous apprendrai rien en vous disant ça, mais très souvent ces genres de gros pick-up là, ils peuvent servir tout aussi bien à un usage commercial qu'à un usage personnel par le même propriétaire de la petite entreprise. Comment est-ce qu'on trace la ligne entre les deux?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): La ligne est tracée à partir de l'immatriculation. Si quelqu'un immatricule un véhicule pour un usage personnel et qu'il l'utilise pour un usage commercial, le contrôleur routier ou le policier va faire la preuve de ça et va donner des infractions en conséquence. Par exemple, pour un usage personnel, normalement c'est qu'on utilise le pick-up pour transporter nos choses à nous, pour tirer notre remorque. Si, de toute évidence, le camion sert à un usage commercial, il y a des mesures, comme c'est le cas actuellement, là, où les contrôleurs peuvent agir et donner des infractions pour être... pour ne pas avoir la bonne immatriculation, et en plus toutes les infractions qui pourront découler parce que la personne ne se sera pas soumise à toutes les règles, là, auxquelles elle est soumise.

M. Bergeron (Verchères): Bien, admettons que la personne en question utilise le véhicule qui est immatriculé véhicule de promenade, avec des matériaux lourds, se fait intercepter par un contrôleur routier... Parce que je comprends de ce que vous me dites que, même s'il s'agit d'un véhicule de promenade, cette fois-là, le contrôleur routier pourrait l'intercepter. Je ne fais pas erreur?

M. Bergeron (Gaétan): S'il est immatriculé comme véhicule de promenade, normalement le contrôleur ne devrait pas... à moins qu'il y ait évidence que le véhicule soit mal immatriculé.

M. Bergeron (Verchères): Mais comment on peut voir ça à l'évidence? Comme je vous disais, là, mettons qu'il y a des matériaux lourds à bord du véhicule de promenade, est-ce que le contrôleur routier va prendre le risque de l'intercepter, ne sachant pas si c'est un véhicule de promenade ou un véhicule commercial, immatriculé promenade mais manifestement commercial? Est-ce que... Bon, là, on revient à la fameuse... au fameux... à la fameuse ambiguïté quant au rôle des contrôleurs routiers, puis ce qui fait en sorte que, dans certaines circonstances, ils vont préférer ne pas intervenir même si techniquement ils devraient le faire, puis, un jour, on va devoir régler ce problème-là. Mais, dans le cas qui nous intéresse, si le contrôleur routier intervient, intercepte... intercepte le véhicule en question et se fait répondre par le propriétaire: Oui, j'ai des véhicules lourds... j'ai des matériaux lourds, mais c'est pour mon chalet?

M. Bergeron (Gaétan): Moi, un cas comme ça, ça m'apparaîtrait légitime. Et je ne pense pas qu'un contrôleur intervienne. Le contrôleur pourrait intervenir s'il voit un pick-up, une camionnette immatriculée usage personnel qui traînerait, par exemple, une remorque où ça va être marqué «Stéphane Bergeron, recouvrement de toiture», quelque chose comme ça. Là, il va dire...

Une voix: Ou entretien paysager.

M. Bergeron (Gaétan): Bien, voilà. Là, le contrôleur, il dirait: «Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas, là. Là, il sert à un usage commercial. Ça ne fonctionne pas.» Mais ce n'est pas parce que les matériaux sont dans une camionnette qu'on peut plus présumer, d'après moi, que le véhicule sert à un usage commercial que s'ils sont dans un véhicule de promenade, dans la valise ou dans une remorque qu'on tire, là.

M. Bergeron (Verchères): Et, tel que libellé, ça nous permet de faire toutes les distinctions auxquelles vous faisiez référence?

M. Bergeron (Gaétan): Oui. Parce que les véhicules qu'on voulait exempter, le 3 000 kg de masse nette ne représente plus la réalité. Donc, il faut permettre des véhicules plus lourds que ça. Mais on a quand même mis une limite de 4 000 kg parce qu'on ne voulait pas permettre à tout... Par exemple, si c'est le rêve de quelqu'un de conduire un camion 10 roues, la personne gagne le million, s'achète son camion 10 roues, son «ready-mix»; bien là, même si c'est pour un usage personnel, on va dire: C'est dommage, mais il pèse plus de 4 000 kg, et vous allez devoir vous soumettre à toutes les règles de sécurité parce que le véhicule, en cas d'accident, peut représenter un danger.

M. Bergeron (Verchères): Est-ce que je fais erreur en disant qu'il n'y a pas uniformité à travers le Canada quant à cette norme-là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Actuellement, c'est un dossier qui relève du ministère. Mais ce que je peux vous dire, actuellement on fonctionne avec le 3 000 kg de masse nette. Le ministère des Transports a un projet de modifier la loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, de modifier la définition de «véhicule lourd» pour utiliser 4 500 kg de PNBV, poids nominal brut du véhicule, c'est-à-dire le poids du véhicule plus la charge qu'il peut transporter. Ça, c'est un dossier qui chemine au ministère des Transports pour effectivement s'harmoniser davantage avec le reste du Canada.

M. Bergeron (Verchères): Puis, est-ce qu'on ne met pas un peu la charrue devant les boeufs en adoptant ça aujourd'hui, alors que l'analyse n'est pas complétée au niveau du ministère?

M. Bergeron (Gaétan): Non. Je ne pense pas qu'on mette la charrue devant les boeufs. Il y a un problème actuellement avec certains véhicules qui sont considérés lourds. Le jour où on va passer aux 4 500 kg

de PNBV, il y a encore des véhicules qui vont être «borderline» comme ça, qui vont être problématiques. Et cette mesure-là vient régler... En parlant de 4 000 kg de masse nette, c'est la meilleure façon qu'on a trouvée, là, de vraiment séparer...

M. Bergeron (Verchères): Oui. Mais, si on devait passer à 4 500, on ne serait pas un peu dépassé avec ça?

M. Bergeron (Gaétan): Non, parce que là, ici, on parle de masse nette, le poids du véhicule...

M. Bergeron (Verchères): O.K.

M. Bergeron (Gaétan): ...alors que 4 500, c'est le poids du véhicule plus la charge qu'il peut transporter. C'est déjà modifié. Ce qu'on me mentionnait, c'est qu'on a déjà présenté une modification à l'article 521 pour dire qu'un véhicule lourd, à l'avenir, ça ne sera pas un véhicule de 3 000 kg de masse nette, mais de 4 500 de PNBV. Mais ça va entrer en vigueur par décret en même temps que la loi dont je faisais mention tout à l'heure, la nouvelle définition.

M. Bergeron (Verchères): Vous nous disiez il y a quelques instants, aujourd'hui, un véhicule de 3 000 kg, c'est quasiment un véhicule léger, là. Les véhicules sont plus lourds. Qu'est-ce qui fait qu'à un certain moment donné le législateur a considéré qu'un véhicule de 3 000 kg c'était un véhicule lourd, que tout à coup on décide qu'à 4 000... en bas de 4 000, il n'est plus lourd? Il était lourd avant, mais il n'est plus lourd maintenant, là?

● (18 heures) ●

M. Bergeron (Gaétan): Le 3 000 kg de masse nette pour identifier un véhicule lourd, au... au Québec, excusez, ça fait longtemps que ça existe. C'est là depuis très longtemps. Dans le temps, je ne peux pas vous dire pour quelle raison le Québec n'avait pas pris le PNBV, mais il y avait eu une décision de prendre le 3 000 kg de masse nette, qui était à peu près l'équivalent. Moi, ce que je sais, c'est qu'à cette époque-là, dans les années quatre-vingt, un véhicule de 3 000 kg de masse nette, règle générale, avait un PNBV de 4 500 et plus. Mais il y avait des petites différences.

Ce qui est arrivé, c'est que, comme vous l'avez mentionné, les véhicules de promenade sont de plus en plus gros, sont de plus en plus lourds. Donc, on avait aujourd'hui des véhicules style pick-up, style sport utilitaire, qui... On a aujourd'hui des véhicules qui pèsent plus de 3 000 kg. Ils n'ont pas plus de 4 500 de PNBV, souvent, mais ils pèsent plus de 3 000 kg, donc ils seraient considérés lourds, et on ne veut pas les voir. C'est pour ça qu'on met en place cette mesure-là. Et, même avec la nouvelle définition, quand elle entrera en vigueur, ça va être nécessaire de garder le fait qu'un véhicule qui sera lourd mais qui pèsera moins de 4 000 kg de masse nette, s'il est utilisé pour des fins personnelles, pourra être considéré... pourra être exempté de la vérification mécanique.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. Bergeron. Je retiens votre demande d'intervention, M. le député de Beauce-Nord, pour une prochaine séance. On va le prendre en note. Et je... Comme il est maintenant 18 heures, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30, où elle poursuivra un autre mandat.

Mme Boulet: Est-ce que c'est possible de demander aux gens si on ne pourrait pas terminer cet article-là? Puis, il en reste un autre, article, pour terminer la catégorie, là, des... Est-ce que ça serait possible?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, de consentement, à cette commission-ci, on peut continuer.

Une voix: Cinq, six minutes, probablement.

La Présidente (Mme Doyer): Ça dépend, là, cinq, six minutes, moi, je... La discussion...

M. Bergeron (Verchères): Allons-y avec celui-là, puis on verra pour l'autre, où est-ce qu'on sera rendus, là.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. C'est ça.

Mme Boulet: Oui, oui. Oui, oui. C'est ça, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, moi, j'invite... Bon. Je comprends que vous êtes d'accord. J'écouterais ce que le député de Beauce-Nord a à dire. Vous avez terminé? Non?

Une voix: ...

Mme Boulet: Il restait une question.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon. Je croyais que vous aviez terminé.

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

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député de Verchères.

M. Bergeron (Verchères): Sincèrement, Mme la Présidente, là, je sais que je vais peut-être avoir l'air un peu ringard, là, avec ce commentaire, mais je suis foncièrement un peu... je suis foncièrement mal à l'aise avec une disposition comme celle-là. Non pas que je ne reconnaisse pas qu'il est un peu tatillon d'imposer des inspections mécaniques et des déplacements à la pesée à des propriétaires de véhicule utilitaire sport. Ça, je le reconnais volontiers. Mais, comme parlementaire, j'éprouve un profond malaise à l'idée de faire en sorte que par une modification législative on vienne non seulement avaliser, mais, d'une certaine façon, encourager le fait qu'on circule dorénavant avec des véhicules plus lourds qu'autrefois.

Dans une perspective où effectivement on se donne, comme collectivité, des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre très ambitieux, on aurait souhaité qu'ils le soient encore davantage, mais des objectifs de l'ordre de 20 % de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, alors qu'on sait qu'au Québec, compte tenu de la production hydroélectrique qui est... près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec dépendent directement du secteur des transports, moi, comme parlementaire, j'éprouve un sérieux problème à l'idée de dire: Nous allons dorénavant rendre la circulation au moyen de véhicules plus lourds, donc plus énergivores, moins tatillonne, on va faire en sorte de lever...

Je comprends, là, que c'est très tatillon d'obliger un propriétaire de véhicule utilitaire sport, qui a ce véhicule

à des fins personnelles, de devoir procéder à des inspections mécaniques puis de devoir passer à la pesée. C'est vrai que c'est tatillon. Mais, d'un autre côté, si on lève ces mesures qui peuvent apparaître tatillonnes, est-ce qu'on ne fait pas, par le fait même, favoriser la conduite de ce genre de véhicule par nos concitoyennes et concitoyens, alors qu'on devrait au contraire mettre en place une politique de bonus-malus, si vous me permettez l'expression, quant au choix des véhicules que vont retenir nos concitoyennes et concitoyens?

Ce faisant, je trouve qu'on ne va pas dans le sens de rendre plus difficile... ou on ne pénalise pas l'usage de véhicules plus lourds, on vient le faciliter, d'une certaine façon, Mme la Présidente. Et, si je comprends très bien la philosophie qui sous-tend cet amendement, je tenais à exprimer le fait que je suis personnellement foncièrement mal à l'aise avec un tel amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Verchères. Alors, nous allons peut-être, avant de vous donner la parole, passer au député de Beauce-Nord, puis ensuite vous répondrez aux deux en même temps. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: C'est une réflexion que j'avais tout à l'heure, quand on parlait des pick-up qui sont immatriculés «personnel» ou «commercial». Est-ce que... Moi, je ne connais pas beaucoup, mais, je me dis, la personne qui veut faire du commerce avec ça a tout intérêt à l'immatriculer «commercial». Alors, il peut quand même mettre toutes ses dépenses dans ses rapports d'impôt et en profiter, tandis que, s'il se promène avec un véhicule personnel et qu'il fait du commerce, il ne peut pas faire ça.

Et puis, un peu... Moi, je parlais avec des chauffeurs de gros camions qui nous disent que les nouvelles versions des gros camions, et des vans, et des tracteurs de vans, sont rendues aujourd'hui avec des systèmes hybrides qui sont presque plus économiques qu'une auto. Mais... C'est ce que j'ai entendu, mais, je vous le dis, le prix, je l'ai payé.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Mme la ministre ou M. Bergeron.

Mme Boulet: M. Bergeron va expliquer.

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron.

M. Bergeron (Gaétan): Vous avez raison, que les gros véhicules, là, ce n'est peut-être pas très développement durable et ce n'est peut-être pas très à la mode, on en voit moins, aussi. Je présume, là, ça, c'est mon opinion personnelle. Mais le fait que les véhicules aient grossi d'année en année depuis quelques années, je pense que ça va faire marche arrière, ça se vend moins bien, un petit peu, de ce temps-ci, ces véhicules-là.

Depuis quelques années, à la société, à la demande du ministère de l'Environnement, si je ne m'abuse, pour les véhicules qui ont une cylindrée de plus de 4 litres, donc des moteurs relativement gros, il y a une surprime que ces propriétaires-là doivent payer justement parce que... un petit peu le système bonus-malus dont vous parlez, là, un petit peu, une surprime parce que ces véhicules-là consomment plus, donc polluent plus, font plus d'émissions de gaz à effet de serre, etc. Donc, il y a déjà des mesures

de prévues, là, à cet effet, et probablement qu'avec le contexte économique tout ça va faire que ça va ralentir, là, l'élan pour ces véhicules-là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Bergeron. Alors...

Mme Boulet: J'ai une information de Stéphanie, là, que...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

Mme Boulet: Alors, elle me dit, Stéphanie, que toutes les autres provinces sont à 4 500 kg de poids nominal brut, là.

M. Bergeron (Verchères): Bien, j'en reviens au commentaire précédent que je faisais: Est-ce qu'on ne met pas la charrue devant les boeufs en y allant avec 4 500, alors qu'on est en processus de révision au ministère pour éventuellement nous harmoniser complètement avec les autres provinces canadiennes? Les autres provinces.

Mme Boulet: Ils sont déjà, eux, comme ça.

M. Bergeron (Gaétan): C'est sûr, c'est deux dossiers. C'est de passer de 3 000 kg de masse nette aux véhicules lourds à 4 500 kg de PNBV; c'est un dossier mené par le ministère des Transports. Nous, malgré ça, le fait qu'il y ait des gens qui aient des véhicules qui pèsent plus de 3 000 kg aujourd'hui, qui sont considérés lourds, il fallait corriger le tir, et cette situation-là, c'est ce qu'on vise.

M. Bergeron (Verchères): Pourquoi «il fallait»?

M. Bergeron (Gaétan): Bien, c'est parce qu'il y a beaucoup de gens qui... entre autres l'association des... de camping-caravaning, qui ont fait des pressions...

Mme Boulet: C'est dans les régions, là. Tous les utilisateurs de pourvoiries...

La Présidente (Mme Doyer): Qui se promènent.

Mme Boulet: ...alors, tous les gens qui sont dans les régions, qui font des sports de plein air, de nature, ont cette problématique-là avec les pick-up qu'ils achètent, là, à ce moment-là.

M. Bergeron (Gaétan): Ça, c'est des véhicules qu'ils utilisent pour un usage personnel à tous les jours. Mais ils étaient soumis à la vérification mécanique et l'obligation d'arrêter aux postes de pesée, des choses comme ça, donc ça n'avait comme pas de sens, là, tout simplement parce que le véhicule pesait plus de 3 000 kg. C'est ce qu'on vient corriger.

M. Bergeron (Verchères): Mais, à partir du moment où on m'invoque comme argument, pour me convaincre de la pertinence de la mesure, que dans le reste du Canada ils sont à 4 500 kg, j'en reviens avec ma question, là.

M. Bergeron (Gaétan): Le poids nominal brut.

Mme Boulet: Mais ce n'est pas la même chose. C'est ce qu'il vous expliquait, que le 3 000 kg est égal à peu près à 4 000 de poids nominal brut. Alors, notre 3 000, là, si on le compare à...

M. Bergeron (Verchères): Mais pourquoi m'invoquez-vous l'argument du 4 500 dans le reste du Canada pour me convaincre qu'on doit aller de l'avant avec le 4 000, là?

Mme Boulet: Bien, parce que... En fait, il y a... Premièrement, pour dire qu'on ne va pas à l'encontre de ce qui se fait ailleurs, ça, c'est une chose, mais des fois ce n'est pas nécessairement bien, là, on est capables d'être... de décider chez nous. Moi, je vais vous dire que la principale raison, c'est que, chez nous, pour les gens qui utilisent un VUS ou un pick-up pour un loisir, pour se déplacer à leur chalet, aller à la chasse, à la pêche, bien ces gens-là sont contraints à des exigences beaucoup plus importantes que dans les provinces voisines, parce qu'on y allait sur une base de poids net et non sur un poids nominal brut, là. C'est ça, hein, M. Bergeron?

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

Mme Boulet: Alors là, tout ce qu'on fait, c'est que le poids net de 3 000, il est probablement équivalent à tout près de 4 000 kg, là, avec un poids nominal brut. Alors, on change les paramètres finalement qui déterminent à partir de quel poids ils doivent passer aux pesées puis à la vérification mécanique. Donc, ces gens-là, souvent ils ajoutent juste un marchepied ou ils ajoutent juste des lumières au-dessus de la boîte, la boîte du conducteur, là, un rack avec des spots de lumière, là, puis là ils font passer leur poids de véhicule à un poids qui les oblige à aller à la vérification mécanique, là. Alors, c'était aussi une demande, là, de ces gens-là également.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, la ministre sera-t-elle assez bonne pour moi...

Mme Boulet: Oui, oui.

M. Bergeron (Verchères): ...pour permettre que je puisse poursuivre ma réflexion...

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait.

M. Bergeron (Verchères): ...jusqu'à la prochaine séance de la commission, sur cet article?

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

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je vais suspendre les travaux jusqu'à 19 h 30, où nous poursuivrons un autre mandat. Bon souper et à tantôt.

(Fin de la séance à 18 h 10)