



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 9 juin 2010 — Vol. 41 N° 75

Étude détaillée du projet de loi n° 71 — Loi modifiant
de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres
dispositions législatives (4)

**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 mercredi 9 juin 2010 — Vol. 41 N° 75

Table des matières

Étude détaillée	1
Règles pour les piétons et les cyclistes (suite)	1
Vérification mécanique et numéro d'identification du véhicule (suite)	7
Courses de rue, «car surfing» et action imprudente (suite)	19
Alcoolémie	23

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

Mme Julie Boulet
M. Stéphane Bergeron
M. Janvier Grondin
M. Guy Ouellette
M. Pierre Reid
M. Martin Lemay
M. Etienne-Alexis Boucher

- * Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, ministère des Transports
- * M. Patrick Nolin, idem
- * M. Marc Panneton, idem
- * M. Benoît Cayouette, idem
- * Mme Marie-Michèle Dion, idem
- * 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

Le mercredi 9 juin 2010 — Vol. 41 N° 75

Étude détaillée du projet de loi n° 71 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (4)

(Seize heures treize 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).

Étude détaillée

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Au moment de l'ajournement de la dernière séance consacrée à l'étude de ce projet de loi, nous avons débuté l'étude d'un amendement remplaçant l'article 39. M. le député de Verchères, vous aviez la parole, donc nous vous écoutons.

Règles pour les piétons et les cyclistes (suite)

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, avant de revenir à cet article-là, est-ce que je peux poser une question? Est-ce qu'il nous reste des articles suspendus? Il y a des articles suspendus pour les piétons et les cyclistes, hein?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Parce que j'ai pris connaissance d'un communiqué de presse de l'organisme Vélo Québec qui demande à la Société de l'assurance automobile du Québec de faire interdire la présence des scooters électriques sur les pistes cyclables du Québec. Je sais qu'on doit revenir sur la question des bandes cyclables, pistes cyclables, voies cyclables. Est-ce qu'on pourra éventuellement, rendus à ce point-là, revenir sur cette demande de Vélo Québec? Parce que ça m'apparaît être une demande légitime, là, puisqu'on considère les bicyclettes électriques dans une catégorie un peu... on les considère un peu comme des véhicules motorisés, puisqu'on a appliqué des dispositions touchant le «car surfing» à partir de... pas le «car surfing», mais... oui, d'une certaine façon, à partir de la bicyclette électrique. Alors, peut-être qu'on pourra revenir, à ce moment-là?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, moi, je crois que oui, M. le député de Verchères. Parce qu'on vient de me remettre un tableau, je crois qu'on l'a remis à votre recherchiste, et vous avez, parmi les articles suspendus, le 29.1, le 30, le 30.1, le 44, qui concernent cyclistes et véhicules lourds.

Mme Boulet: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Boulet: ...Stéphanie va venir vous expliquer, ça ne dérange pas?

M. Bergeron (Verchères): Non, absolument pas.

Mme Boulet: O.K. Parce que les pistes cyclables relèvent des municipalités. Alors, c'est ce que Stéphanie m'expliquait. Là, ce qu'ils veulent, c'est surtout... Sur les pistes cyclables, ça ne relève pas de nous. On ne pourrait pas, dans le Code de la sécurité routière...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'ai le consentement pour entendre Mme Cashman-Pelletier?

Des voix: Consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Consentement. En vous présentant, et votre fonction...

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

La Présidente (Mme Doyer): Bienvenue. Bonjour à tout le monde, d'ailleurs.

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Stéphanie Cashman-Pelletier, chef du Service des politiques de sécurité au ministère des Transports.

Effectivement, donc, comme la ministre le mentionnait, le Code de la sécurité routière ne s'applique pas sur les pistes cyclables. Donc, c'est ça. Alors, c'est pour répondre à la demande de Vélo Québec. Généralement, les pistes cyclables relèvent des municipalités, qui les exploitent en fait.

Une voix: ...

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

M. Bergeron (Verchères): Peut-être qu'on pourrait revenir sur cette question-là lorsqu'on abordera les articles suspendus, pour ce qui est des piétons et des cyclistes. Mais, puisqu'on est dans le sujet, peut-être que je pourrais poser une question complémentaire à Mme Cashman-Pelletier.

À partir du moment où on a le pouvoir, au niveau du Code de la sécurité routière, d'obliger — parce que ça, c'était toute la question dont on a discuté ensemble, il y a quelques jours, en dehors de la commission — d'obliger les cyclistes à circuler sur une voie cyclable, ou sur une piste cyclable, ou sur une bande cyclable, est-ce qu'on n'a pas, par la même occasion, le droit ou le pouvoir de dire que tel type de véhicule ne peut pas circuler sur la piste cyclable, ou sur la voie cyclable, ou sur la bande cyclable?

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): Bien, c'est ça, c'est une question en fait de terminologie. Alors, comme

vous mentionnez, la bande cyclable et la voie cyclable peuvent faire partie du chemin public, le code s'applique aux chemins publics, mais la piste, elle n'est généralement pas sur le chemin, parce qu'elle est séparée, elle est en site propre. Et c'est pour ça qu'on dit que le code ne s'applique pas sur la piste cyclable qui est en site propre.

M. Bergeron (Verchères): Puisque le terme générique «voie cyclable» s'applique à la fois aux bandes cyclables et aux pistes cyclables, est-ce qu'on pourrait, par exemple, dire que les véhicules... pas les véhicules, mais les motos... les bicyclettes électriques ne peuvent pas circuler sur une voie cyclable? Est-ce qu'on ne règle pas par la bande — cyclable! — donc, par la bande, la problématique?

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

Mme Cashman-Pelletier (Stéphanie): En fait, je demanderais peut-être à notre légiste de venir répondre à cette question-là précisément, là, sur le pouvoir de réglementer.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous recevons Me Nolin. J'ai le consentement?

Des voix: Consentement.

La Présidente (Mme Doyer): En vous présentant.

M. Nolin (Patrick): Patrick Nolin, de la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports. Donc... Est-ce que vous pouvez répéter votre question? Je n'ai pas...

M. Bergeron (Verchères): Alors, on a le pouvoir d'obliger les bicyclettes à circuler sur une voie cyclable. O.K. Là, on décidera ce qu'on fera avec ça éventuellement par rapport à la demande de la Fédération québécoise des sports cyclistes. Ma question, fort simple, je comprends très bien la distinction qu'on fait entre une bande cyclable, qui peut faire partie de la voie publique, et la piste cyclable, qui souvent est en marge de la voie publique. Mais, puisque le terme générique «voie cyclable» inclut à la fois la bande cyclable et la piste cyclable, est-ce qu'on pourrait, par exemple, dans la loi, dire: Une bicyclette électrique ne peut pas circuler sur une voie cyclable? Est-ce que c'est le genre de chose qu'on peut faire?

La Présidente (Mme Doyer): Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): Oui, c'est quelque chose qu'on peut faire. Sauf que là il faut comprendre qu'il y a peut-être une petite chose qu'il va falloir regarder, c'est de savoir si justement c'est dans l'emprise de la route ou non. Donc, si ce n'est pas dans l'emprise de la route, ça ne fait pas partie de ce que couvre le code. Donc, là, il faudrait peut-être... justement, tout à l'heure, en revenant, en complément, on pourrait peut-être regarder cet aspect-là qui est...

Mme Boulet: Finalement, tu réponds la même chose que Stéphanie, là, hein?

M. Nolin (Patrick): C'est sûr. C'est juste qu'il faut faire la distinction lorsque vraiment la piste cyclable est... C'est parce qu'il y a l'emprise de la rue. Donc, l'emprise, ça peut comprendre bien des choses, là.

Mme Boulet: Dès que c'est sur notre réseau, on peut, mais, si c'est à part...

M. Nolin (Patrick): Si c'est le réseau de la municipalité, à ce moment-là, ça va être à la municipalité à qui il va revenir, puisque le code ne s'appliquera pas sur cette piste cyclable là précise. Par exemple, si on venait parler d'une voie cyclable, que l'on viendrait dire que certains véhicules sont interdits sur une bande cyclable, bien celle-là est généralement sur un chemin public. Donc, là, le code s'appliquerait.

● (16 h 20) ●

M. Bergeron (Verchères): À partir du moment où on peut, dans le code, déterminer qu'on oblige les cyclistes — encore une fois, là, c'est ça pour le moment, on verra si on fera autre chose — ...mais qu'on oblige les cyclistes à circuler sur une voie cyclable et que ça inclut, par la bande, la piste cyclable, même si la piste cyclable ne fait pas partie de la voie publique puis que ça relève des municipalités, j'imagine qu'à contrario on devrait être en mesure de pouvoir interdire sur une voie cyclable, incluant par la bande les pistes cyclables, les bicyclettes électriques?

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): Donc, mon collègue me rappelle l'article 1 du code qui nous dit que le code s'applique sur les chemins publics. Et, si la piste cyclable ne fait pas partie de l'emprise du chemin public, donc ça ne pourrait pas s'appliquer.

M. Bergeron (Verchères): Alors, expliquez-moi maintenant comment est-ce que, via le Code de la sécurité routière, on peut obliger un cycliste à emprunter la piste cyclable?

M. Nolin (Patrick): À partir du moment où on sait qu'il y a une piste cyclable, bien on lui dit: Vous ne pouvez pas être sur le chemin public, mais vous devez être là. Donc, on lui impose d'aller à un endroit plutôt qu'en lui interdisant de circuler sur une voie publique, là.

M. Bergeron (Verchères): Est-ce qu'on peut, à titre indicatif pour les usagers des motocyclettes électriques, décréter que les motocyclettes électriques ne peuvent emprunter une voie cyclable, puis chacun se comportera à partir de là avec... en tout état de cause?

Mme Boulet: On pourrait les interdire sur le réseau public, à ce moment-là, quand tu fais ça comme ça.

M. Bergeron (Verchères): Non, sur les voies cyclables.

Mme Boulet: Oui, c'est ça, sur les voies. Les voies sont sur le réseau public. La piste, elle est indépendante puis elle relève de la municipalité. Mais la voie, c'est sur le réseau public. Alors, si tu les interdis sur la voie cyclable, tu les interdis sur le réseau public.

M. Bergeron (Verchères): Sur le réseau public ou sur le... sur les...

Mme Boulet: Sur les bandes, puis sur les accotements, puis sur tout ça, là. C'est ça?

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est ça. La voie, c'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Mais trouvez-vous normal, Mme la ministre, qu'un véhicule motorisé puisse circuler sur une piste cyclable ou sur une voie cyclable?

Mme Boulet: Bien là, on peut en discuter, là, c'est sur le réseau public, il faudrait en discuter. C'est parce que ce que Vélo Québec demande, c'est de les retirer, de leur dire qu'ils ne peuvent pas aller sur la piste cyclable, qui est un site propre, là.

M. Bergeron (Verchères): Bien, moi, j'ai juste un petit extrait de communiqué de presse qui fait à peine quatre paragraphes, là. Mais est-ce que Vélo Québec... est-ce que Vélo Québec fait face, quand ils utilisent le terme «piste cyclable», au même débat que nous avons eu au 1.38, il y a de cela quelques semaines, où il a fallu qu'on nous fasse un dessin à nous, là, parlementaires, sur la distinction entre voie publique... entre voie cyclable, piste cyclable et bande cyclable? Est-ce que, dans l'esprit des gens de Vélo Québec, piste cyclable, c'est à la fois une bande cyclable, une voie cyclable puis une piste cyclable? Alors, peut-être que c'est juste une question de terminologie. Mais, moi, dans mon esprit, ce que Vélo Québec veut dire, c'est que...

Une voix: ...

M. Bergeron (Verchères): Dans mon esprit, ce que Vélo Québec veut dire, c'est qu'il est dangereux d'avoir cette cohabitation entre les cyclistes et les véhicules motorisés que sont les bicyclettes électriques.

Mme Boulet: Il y a un spécialiste ici du vélo.

M. Bergeron (Verchères): Alors...

La Présidente (Mme Doyer): On a consentement pour entendre le spécialiste du vélo?

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le spécialiste du vélo.

M. Panneton (Marc): Est-ce que je dois me nommer?

La Présidente (Mme Doyer): En vous présentant, votre nom, pour qu'on se souvienne de vous, là...

M. Panneton (Marc): Marc Panneton, du ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): ...et votre fonction.

M. Panneton (Marc): En fait, la disposition...

La Présidente (Mme Doyer): On n'a pas bien entendu.

M. Panneton (Marc): Oui. Marc Panneton, coordonnateur vélo au ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): Et votre nom?

M. Panneton (Marc): Marc Panneton.

La Présidente (Mme Doyer): Panneton, voilà. Merci.

M. Bergeron (Verchères): Comme le clan.

M. Panneton (Marc): Exactement. La disposition actuelle du Code de la sécurité routière, juste pour remettre les choses en perspective, dit que, si le chemin public est muni d'une voie cyclable, le cycliste doit l'emprunter. Donc, ça n'oblige pas un cycliste à emprunter une piste cyclable. Par exemple, s'il roule sur la 117 pour aller vers l'Abitibi et qu'il y a le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord qui est en parallèle, le Code de la sécurité routière ne peut pas l'obliger à aller emprunter une piste qui n'est pas dans l'emprise de la route. S'il est sur le boulevard Quatre-Bourgeois à Québec, il y a une piste cyclable qui est dans l'emprise de la route, il devrait normalement l'emprunter. Ça, c'est la situation actuelle.

Maintenant, quand vous parlez de l'idée de la bicyclette ou du scooter électrique sur une piste cyclable, c'est sûr que c'est là que ça commence à déranger, et c'est ça que Vélo Québec fait ressortir dans son article. Le problème qu'il y a, c'est que la bicyclette assistée, avec le vieillissement de la population, c'est quelque chose qui est apprécié, quelque chose qui peut avoir plein d'allure. D'apparence, c'est une bicyclette, elle a un moteur qui aide la personne à pouvoir faire sa distance et à pouvoir se rendre jusqu'à destination. Là où ça pose des problèmes, c'est quand les fabricants, avec toute l'imagination qu'ils peuvent avoir, font en toute apparence l'équivalent d'un cyclomoteur, un scooter, avec un carénage et tout, mais ils ajoutent des pédales absolument inutiles, mais juste pour pouvoir entrer dans la catégorie de bicyclette électrique. Parce que la bicyclette électrique, selon Transports Canada, et là peut-être que M. Bergeron, Gaétan, pourra renchérir là-dessus, là, mais là... c'est suffisamment puissant et en vitesse et en puissance de moteur pour que ça fasse un beau petit cyclomoteur. Et le problème qu'on a et que Vélo Québec soulève, c'est que l'obligation... ou la permission de prendre une piste cyclable, bien, à Montréal, si tu es sur Brébeuf, tu peux prendre la piste cyclable qui est sur Brébeuf avec les cyclistes, et tu as, à ce moment-là, un cyclomoteur qui a, en masse et en apparence, toutes les caractéristiques d'un cyclomoteur, même si théoriquement c'est une bicyclette assistée parce qu'on peut y mettre des pédales.

Alors, en gros, c'est le problème. Mais les villes ont la possibilité de réglementer sur les pistes cyclables. Par exemple, le P'tit-Train-du-Nord a, dans sa réglementation qui a été adoptée par les municipalités, interdit l'usage de cyclomoteurs électriques sur le P'tit-Train-du-Nord. C'est actuellement la porte de sortie pour les municipalités.

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

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je comprends bien, depuis le tout début de notre échange, que les municipalités ont le pouvoir de réglementer. Ça, jusque-là,

ça va. Ce que je dis personnellement, c'est: Comme législateurs, au niveau québécois, est-ce qu'on ne peut pas indiquer une préférence pour que ce type de véhicule, les scooters, ou les cyclomoteurs, ou les bicyclettes électriques à puissance qui les compare aisément à un scooter ou à un cyclomoteur, que ces véhicules-là ne puissent pas emprunter les voies cyclables? Parce que, ça, c'est dangereux pour les cyclistes, c'est dangereux pour les piétons, c'est dangereux pour les gens qui font du patin à roues alignées. Déjà que les cyclistes se plaignent qu'il y a des piétons puis qu'il y a des patineurs à roues alignées sur les voies cyclables, s'il faut qu'on permette en plus des scooters, bien là on a un léger problème.

Alors, moi, je pense que, comme législateurs, on doit indiquer une préférence sur les voies publiques, qu'il ne puisse y avoir de scooter dans les voies cyclables, puis, à ce moment-là, on indique pour ainsi dire une tendance ou une marche à suivre, que les municipalités pourront ou ne pourront pas suivre selon... adopter selon leur bon vouloir, là.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, alors je vais inviter... Bien, ce n'est pas parce que, Marc, tu n'es pas gentil, là, c'est gentil d'être venu... Je vais inviter, si vous me permettez, Mme St-Cyr, parce qu'elle a une explication. Ce qu'elle me dit, c'est que les vélos dont parle Vélo Québec, c'est des vélos particuliers qui viennent de Chine — c'est ça? — et leur problème...

M. Bergeron (Verchères): Conduite à droite!

Mme Boulet: Non.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Avec des baguettes!

Mme Boulet: C'est qu'ils seraient beaucoup plus larges que nos... ils seraient plus larges que nos vélos traditionnels qui sont des vélos assistés, au Québec. Les vélos assistés, au Québec, sont de plus en plus à la mode chez les aînés, parce que, quand arrive une côte... ils sont bons pour pédaler sur le plat, mais, quand arrive une côte, c'est facilitant pour eux. Ça, c'est plus... Il faudrait voir, là, comment on peut les restreindre dans l'utilisation de la piste cyclable.

Par contre, Mme St-Cyr, ce qu'elle me dit, c'est que c'est des vélos beaucoup plus larges qui peuvent aller jusqu'à 32 km/h, et c'est ça que Vélo Québec... Alors, Johanne, elle me dit: Il faudrait les changer de catégorie, ces vélos-là, les rendre non-admissibles dans la catégorie des vélos... des bicyclettes assistées, puis, à ce moment-là, on pourrait les exclure. Mais je vais laisser Mme St-Cyr, si vous me permettez.

La Présidente (Mme Doyer): J'ai le consentement? Oui, allez-y.

M. Bergeron (Verchères): Juste avant que Mme St-Cyr prenne la parole, peut-être juste une petite précision. Effectivement, puis c'est utile que Mme la ministre puis que M. Panneton fassent cette distinction, parce que, lorsque je faisais référence, au départ, à des bicyclettes électriques, on ne parle pas d'une bicyclette électrique genre vélo assisté, là. On parle de bicyclette électrique plus

puissante, qui s'apparente, comme le soulignait M. Panneton, à un scooter, ou carrément un scooter. Alors, si on est capables d'atteindre le même objectif d'une façon différente, fort bien, mais je pense que c'est une préoccupation légitime à laquelle on doit effectivement accorder...

Mme Boulet: ...c'est vrai, cette préoccupation-là est tout à fait légitime, et qu'il faudrait... Mais la façon, ce ne serait pas nécessairement de les interdire d'aller sur les pistes, mais de les exclure de la catégorie de bicyclettes assistées. Parce que cette bicyclette-là, elle a des caractéristiques différentes.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'ai le consentement pour entendre Mme St-Cyr?

Mme Boulet: Oui, c'est ça, oui.

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

La Présidente (Mme Doyer): En vous présentant, en nommant encore votre fonction.

● (16 h 30) ●

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, effectivement, Mme Boulet vous a bien résumé ça. Le problème vient du fait... Historiquement, il y a différentes catégories, hein, on a nos motos qui peuvent aller relativement rapidement, les cyclomoteurs qui peuvent aller jusqu'à 70 km/h, et les bicyclettes assistées, par définition, pour correspondre à la définition, ça ne peut pas dépasser 32 km/h et ça doit avoir des pédales.

Alors, les nouveaux véhicules qui sont apparus depuis peu sont des véhicules qui sont, règle générale, importés de Chine, et ils correspondent à la norme, en ce sens qu'ils ne vont pas à plus de 32 km/h, et ils ont des pédales. Mais, à l'origine de la construction... du design de ce véhicule-là, ça n'était pas fait pour avoir des pédales. Ils en ont mis; comme ça, ça correspond à la définition. Ce que ça a comme effet, c'est que c'est plus large qu'une bicyclette assistée normale, et c'est ce que Mme Boulet soulignait: les bicyclettes assistées, c'est très bien pour les personnes plus âgées, qui gagnent en mobilité; alors, ça serait dommage.

Alors, peut-être qu'une porte qu'il faudrait explorer, c'est voir comment est-ce qu'on peut exclure, peut-être en... en mesurant, mais il faut voir, là, tous les concepts des manufacturiers. Mais la largeur entre les pédales est plus grande qu'une bicyclette régulière, alors, est-ce que c'est là éventuellement une avenue qu'on pourrait explorer pour voir si on peut les exclure de la définition de «bicyclette assistée», ce qui nous permettrait par la suite, éventuellement, d'en interdire l'accès à certains endroits? Mais là ils répondent parfaitement à la catégorie «bicyclette assistée».

M. Bergeron (Verchères): Je pose une question technique. Un scooter, un cyclomoteur, tels qu'on les voit, là, nos jeunes de 14, 15 ans, là, sur un cyclomoteur, est-ce que ces véhicules-là, eux, peuvent emprunter actuellement une voie cyclable?

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

Mme St-Cyr (Johanne): Par définition, ce véhicule est un véhicule routier. Alors, si les municipalités décident autrement, vraiment je ne suis pas au courant. Mais c'est un véhicule qui est conçu pour aller sur la route, un cyclomoteur.

M. Bergeron (Verchères): Je comprends. Mais le titre de la dépêche de *MéTRO*, là, c'est: *Vélo Québec demande à la SAAQ d'interdire les scooters sur les pistes cyclables*. Alors, s'il y a une demande qui va dans ce sens-là, c'est donc dire qu'il y a des scooters sur des voies cyclables, et conséquemment ils nous demandent d'intervenir. Je pense que la demande de Vélo Québec est un peu plus large que ce à quoi vous faites référence. C'est très pertinent, très intéressant, ce que vous nous dites, mais il semble y avoir une autre problématique, c'est qu'il y a des véhicules à motorisation, appelons ça «plus lourde», qui circulent présentement sur les voies cyclables et qui occasionnent des problèmes de sécurité pour les cyclistes et les usagers de ces voies cyclables.

Alors, est-ce qu'il y a un moyen pour nous de donner une indication, dans la loi ou dans le Code de la sécurité routière, à l'intention des municipalités, à titre d'indication, mais à l'intention des voies cyclables qui relèvent de la voie publique, là, que ces véhicules-là n'ont pas d'affaire là?

Mme St-Cyr (Johanne): M. Bergeron, si tel est le cas, nous ne sommes pas au courant. Le problème dont nous étions au courant, puis on voit d'ailleurs dans le communiqué de Vélo Québec, qui parle justement de scooters électriques mais qui sont commercialisés sous le nom de vélos électriques, c'est que justement ils correspondent à la définition de «bicyclette assistée». Alors, s'il y a vraiment des cyclomoteurs qui roulent en quelque part et qui causent des problèmes, nous n'en n'avons pas été saisis. On pourra reparler à Vélo Québec, là, pour clarifier, mais vraiment le problème qu'on connaît puis qu'on a commencé à explorer en relation avec les Transports, c'est vraiment celui que j'expliquais, là, que les bicyclettes n'étaient pas vraiment...

M. Bergeron (Verchères): Donc, ce que vous me dites, c'est que l'idée, ce serait éventuellement de faire passer ces véhicules-là dans la catégorie, à toutes fins utiles, scooters, puis, dans votre esprit, un scooter, ça va sur la voie publique et non pas sur les voies cyclables.

Mme St-Cyr (Johanne): Absolument. Ça pourrait être une piste envisageable.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Ceci dit, légalement parlant, est-ce qu'il y a une obligation pour le scooter — parce qu'éventuellement les vélos électriques style cyclomoteurs auxquels on fait référence dans l'article même et non pas dans le titre, là, mais on les catégoriserait un peu dans la catégorie «cyclomoteur» — est-ce qu'il y a une disposition légale qui oblige ou qui interdit formellement, devrais-je dire, à un cyclomoteur d'emprunter une voie cyclable?

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

Mme St-Cyr (Johanne): Pas que je sache. Je peux référer à l'avocat, mais...

M. Bergeron (Verchères): En d'autres termes, ce que je vous pose comme question, c'est: Le fait de faire changer la catégorie va-t-il amener nécessairement, au niveau du comportement des usagers de ce véhicule-là, le réflexe de ne plus emprunter la voie cyclable? Ma présomption, c'est que non. Puisqu'ils ont déjà l'habitude d'emprunter la voie cyclable, si, d'un coup de baguette magique, on change la catégorie du véhicule, ils ne changeront pas nécessairement leur comportement pour autant. Ils vont continuer à emprunter

la voie qu'ils ont l'habitude d'emprunter avec leur bicyclette, leur truc à pédales, là, ils vont emprunter la voie cyclable.

Alors, en d'autres termes, je comprends ce que vous me dites puis je trouve ça fort intéressant, mais je ne suis pas sûr qu'on va réussir à atteindre l'objectif qu'on nous demande d'atteindre en changeant simplement, par un coup de baguette, la catégorie de ces véhicules-là, parce que le comportement des usagers de ce véhicule-là, c'est d'emprunter la voie cyclable.

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

Mme St-Cyr (Johanne): On me signale, c'est le cas de le dire, que la signalisation municipale interdit l'accès à certains endroits des véhicules x, y, z. Ce que j'allais vous mentionner spontanément, c'est qu'à contrario, si on les laisse dans la catégorie de «bicyclette assistée» alors qu'ils y répondent parfaitement, ce serait bien dommage que d'interdire les bicyclettes assistées dans les pistes, parce que, là, on pénalise une grande partie de la population. Alors, c'est pour ça qu'il faut trouver une façon d'isoler cette catégorie-là, pour que, le cas échéant, les municipalités puissent en toute connaissance de cause... Et vous avez raison, c'est long de changer des comportements, mais ça se fait notamment par de l'information, par des sanctions, le cas échéant, si on devait en arriver là. Alors...

M. Bergeron (Verchères): C'est intéressant, ce que vous dites, là. C'est très intéressant, ce que vous dites. Parce que, moi, je suis parfaitement d'accord avec vous, on ne peut pas les laisser dans la catégorie dans laquelle ils sont, parce qu'à ce moment-là ça inclut aussi les vélos assistés, là. Mais ça, on voudrait pouvoir maintenir la possibilité pour les vélos assistés d'emprunter la voie cyclable, donc on les change de catégorie.

Ma question corollaire à ça, à ce constat-là, mettons qu'on les change de catégorie, c'est: Est-ce qu'il y a une disposition présentement qui interdit la circulation des scooters sur les voies cyclables? Et à cela vous me répondez: Il y a des dispositions municipales. Mais il semble que ce soit du cas-par-cas, là, il n'y a pas de règle générale pour les municipalités qui interdit, c'est chaque municipalité adopte ou n'adopte pas de règlement.

Alors, moi, ce que je vous dis, c'est que, est-ce qu'on peut, nous, à travers le Code de la sécurité routière, déterminer que les scooters ou que tout véhicule de telle catégorie et plus n'ont pas d'affaire sur la voie cyclable, «that's it, that's all»?

Mme St-Cyr (Johanne): Si j'ai bien compris les explications préalables, Mme la Présidente, c'est qu'on se trouverait à empiéter sur des pouvoirs des municipalités, là, tel que la loi est faite en ce moment. Alors, je vais laisser...

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron, est-ce que vous voulez prendre la parole?

M. Bergeron (Verchères): On n'empiéterait pas sur les pouvoirs de municipalités, dans ce sens qu'on empiète sur le pouvoir des municipalités lorsqu'il est question de pistes cyclables et, dans certains cas, de bandes cyclables, mais que les autres bandes cyclables sont de juridiction québécoise, là.

Mme St-Cyr (Johanne): Ah! O.K. Si vous référez aux champs de compétence, à ce moment-là, du code, bien...

M. Bergeron (Verchères): Mais, à partir du moment où on indique... à partir du moment où le législateur, au niveau québécois, dit: Ces véhicules-là ne peuvent pas emprunter les voies cyclables, il y a comme une indication aux municipalités peut-être d'adapter leur propre réglementation en conséquence. Il n'y a pas d'obligation, mais il y a comme une indication qui est donnée par le législateur québécois que nous ne voulons pas voir ces véhicules-là sur les voies cyclables de juridiction québécoise.

La Présidente (Mme Doyer): Avant, je vais demander le consentement pour vous entendre, M. Bergeron. Et vous présentez votre nom et votre fonction.

M. Bergeron (Claude): ...Claude Bergeron, avocat à la Société de l'assurance automobile du Québec. Au Code de la sécurité routière, il y a une disposition générale qui prévoit que toute personne est tenue de se conformer à la signalisation routière installée en vertu du présent code. Et, dans les articles précédents, on a des pouvoirs à la personne responsable de l'entretien du chemin d'édicter la signalisation appropriée pour ces chemins-là. Donc, c'est... c'est un... Puis, la signalisation, il y a possibilité d'interdire des catégories de véhicules.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères, je vais reconnaître le député de Beauce-Nord, quitte à revenir à vous après. Peut-être que c'est... Est-ce que c'est sur le même sujet?

M. Grondin: Oui, oui, le même sujet.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y. Je reviens à vous après.

M. Grondin: Ça peut peut-être éclairer même mon collègue.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

Mme Boulet: On va regarder... Moi, si vous voulez, je voudrais juste... On va regarder, là, parce que... Il y a plein de monde autour, là, mais on va regarder, voir ce qu'on peut faire pour aller dans le sens... Je comprends très bien votre requête. On va regarder, voir ce qu'on peut faire pour répondre à cette préoccupation-là...

M. Bergeron (Verchères): Oui, parce que...

Mme Boulet: ...sans empêcher les aînés qui veulent aller avec des vélos assistés d'utiliser les pistes...

M. Bergeron (Verchères): Non, non, non! Je suis muselé, c'est légitime.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: ...les pistes, les bandes ou les voies, là. Alors, là-dessus, on est tous d'accord. Maintenant, comment on peut répondre...

Une voix: Janvier parlait.

Mme Boulet: Excusez-moi, monsieur... M. Grondin. Excusez-moi, M. le député de Beauce-Nord. O.K. excusez-moi.

M. Grondin: Il n'y a pas de problème...

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. De toute façon, ça va peut-être compléter, là...

● (16 h 40) ●

M. Grondin: J'écoutais vos paroles avec un grand plaisir. Non, c'était juste une question que je me pose, parce que, dans les municipalités, dans le fond, tous les chemins municipaux, les chemins forestiers sont quand même sous la juridiction... la Sûreté du Québec peut aller intervenir n'importe où dans les chemins municipaux. Une piste cyclable, qui est rendue municipale, pourquoi que les lois provinciales ne s'adapteraient pas à la piste cyclable? Si elle est municipale, la Sûreté du Québec a le droit d'aller intervenir dans les chemins municipaux même si ce n'est pas à elle. À ce moment-là, qu'est-ce qu'on fait? Qu'est-ce qu'on fait avec... Quand on parle des casques de vélo, on va dire aux gens: On n'a pas le droit d'intervenir sur une piste cyclable, qui appartient à une municipalité, c'est la municipalité qu'il va falloir qu'ils fassent un règlement sur les casques, parce que vous êtes dans...

La Présidente (Mme Doyer): Je sens, M. le député de Beauce-Nord, que le coeur de policier palpite chez le député de Chomedey. Alors, je crois qu'il veut intervenir, n'est-ce pas?

M. Grondin: Oui, oui, s'il a la réponse à ma question, ça me fait plaisir.

La Présidente (Mme Doyer): On va espérer.

M. Ouellette: La seule fois que j'ai vu un véhicule routier, c'est-à-dire un char de police ou un char normal, c'est très rare qu'ils vont sur les pistes cyclables, à moins que ce soit un gars chaud. J'ai vu plusieurs gars chauds avec des chars sur les pistes cyclables, ils prenaient ça pour la route, là. Mais les chars de police ne vont pas là souvent.

M. Grondin: Non, mais la Sûreté du Québec, là, il y en a qui se promènent...

M. Ouellette: Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): Les motos...

M. Grondin: ...il y a des agents qui se promènent en bicyclette sur les pistes cyclables.

M. Ouellette: Non. Dans les grandes villes, là, c'est plutôt...

M. Grondin: Non?

M. Ouellette: ...municipal. Tu vas avoir des patrouilleurs à bicyclette dans les grandes villes, mais la Sûreté est plutôt en campagne, en région.

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

M. Grondin: Ça va.

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

M. Bergeron (Verchères): Moi, je veux simplement revenir sur ce que M. Bergeron... Bien, d'abord, je prends bonne note de l'ouverture manifestée par la ministre et je l'en remercie. Quand on reviendra, on pourra éventuellement... j'imagine qu'entre-temps il y aura des gens, au ministère ou à la société, qui auront essayé de nous pondre quelque chose, là. Mais je prends acte de ce que M. Bergeron nous disait il y a quelques instants par rapport à la signalisation: oui, certes, mais M. Bergeron, comme moi, est bien conscient du fait que très souvent, quand tu arrives à côté d'une voie cyclable ou d'une piste cyclable, il n'y a pas de signalisation, on prend pour acquis que l'usager sait qu'est-ce qui peut embarquer là-dessus. Mais manifestement il y en a qui étirent la compréhension qu'on peut avoir de ce qui peut embarquer sur une voie cyclable et qui se permettent d'emprunter cette voie cyclable avec un véhicule qui peut s'avérer dangereux pour les usagers réguliers de la voie cyclable.

Alors, si on était en mesure de donner une indication pour, bien sûr, les voies qui sont de juridiction québécoise, mais, ce faisant, on donne... on donne également une indication aux autorités municipales de ce qui doit être considéré comme sécuritaire sur ce genre d'installation.

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

Mme Boulet: Moi, j'ai... On va regarder, on pourra y revenir, là, on pourrait peut-être faire d'autres... puis on va y revenir, puis on trouvera l'avenue, là, qui est la plus... la plus intelligente ou qui répond le plus à la requête ou à la préoccupation qui est soulevée par Vélo Québec. Moi, je n'ai pas de problème, là, je comprends bien l'essentiel du message.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, Mme la ministre. Alors, je crois que nous allons revenir à l'article 39, l'amendement, le papillon qui avait été déposé? Hein, on en était là?

Mme Boulet: Mme la Présidente?

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

M. Ouellette: On était en discussion...

Mme Boulet: On était en discussion.

La Présidente (Mme Doyer): C'était...

Une voix: ...les avantages...

M. Ouellette: 39.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Boulet: ...sur les camions avec les 4 000 kg.

Vérification mécanique et numéro d'identification du véhicule (suite)

La Présidente (Mme Doyer): 39, Vérification mécanique et numéro d'identification du véhicule?

M. Bergeron (Verchères): Oui. Mme la Présidente, hier, lorsqu'on s'est laissés sur le sujet, je venais d'exprimer

le profond malaise que j'éprouvais, et je réitère à cet égard que je comprends très bien les raisons pour lesquelles le ministère, la Société de l'assurance automobile nous arrivent avec cette proposition de modification, avec l'article 39, visant à exclure de l'obligation d'inspection mécanique et de pesée des véhicules de moins de 4 000 kg. Je comprends très bien les arguments qui amènent les autorités à nous proposer cet amendement.

Ceci dit, comme je l'évoquais hier, Mme la Présidente, j'éprouve un profond malaise à l'idée de donner le message... Tu sais, je parlais d'indication tout à l'heure d'un message que le législateur donne. Tu sais, on présume d'emblée que dans les textes de loi — je précise bien: dans les textes de loi — le législateur ne parle pas pour rien dire. Alors, conséquemment, si on envoie le message, Mme la Présidente, que dorénavant c'est cool d'avoir un véhicule de 3 500, 3 800, 4 000... 3 990 kg, alors qu'autrefois on disait que ce n'était pas nécessairement une bonne idée puis que ces véhicules-là devaient faire l'objet d'une inspection mécanique régulière, qu'ils devaient aller à la pesée, ainsi de suite, est-ce qu'on n'est pas en train d'emprunter une voie qui va un peu à l'encontre des principes de développement durable qui guident... ou qui devraient guider nos actions?

À partir du moment où nous nous sommes dotés d'une loi sur le développement durable, qui devrait normalement s'appliquer à l'ensemble des législations que ce gouvernement adopte ou fait adopter par l'Assemblée, je trouve qu'on s'inscrit dans une philosophie qui va un peu à contre-courant que de dire tout à coup que ces obligations auxquelles on soumettait les propriétaires de véhicules de 4 000... de 3 000 kg et plus, que dorénavant, entre 3 000 kg et 4 000 kg, c'est cool, c'est correct, ce n'est plus nécessaire de passer l'inspection mécanique, ce n'est plus nécessaire de passer à la pesée; en d'autres termes, que ce qui nous apparaissait nécessaire pour un véhicule lourd ne nous apparaît plus nécessaire aujourd'hui. Puis, pour être bien franc, je suis toujours coincé avec ce malaise que j'avais hier, lorsqu'on s'est quittés.

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

Mme Boulet: Alors, merci, Mme la Présidente. Je suis... Là, je ne sais pas lequel des spécialistes de la SAAQ pourrait venir compléter. Essentiellement, je comprends bien ce que dit le collègue de Verchères. Le développement durable, la mobilité durable tout court, que ce soit au ministère des Transports et la Société d'assurance automobile, c'est une préoccupation, Mme la Présidente, et, dans les gestes qu'on pose, on a toujours cette conscience-là environnementale.

Maintenant, au niveau des camions, je pense que, là où le message est clair, est envoyé à la population, c'est: la personne qui achète un véhicule, si c'est un gros cylindré avec... là, je vais dire des termes que je ne connais peut-être pas parfaitement, mais des voitures avec des gros cylindrées, avec une grande consommation d'alcool, ça lui coûte plus cher en termes d'immatriculation. Je pense que c'est là qu'on vient rejoindre le consommateur et le sensibiliser à l'égard du fait que, comme société, on privilégie les moteurs ou les véhicules qui consomment moins et qui sont plus économiques en termes... ou plus écologiques aussi.

Alors, maintenant — je ne sais pas, peut-être, Johanne, tu pourrais compléter — ici, c'est que finalement

on vient s'harmoniser avec les autres provinces canadiennes, c'est... On parle d'un poids nominal brut, c'est l'équivalent du 3 000 kg qui était là. Donc, on vient comme préciser finalement le poids, on s'harmonise avec les autres provinces, et ça fait en sorte que beaucoup de ces véhicules-là étaient utilisés à des fins personnelles, et, avec notre 3 000 kg, qui était la base qu'on avait, bien on dépassait facilement le 3 000 kg si on ajoutait des éléments sur le véhicule, donc on obligeait les propriétaires qui avaient un véhicule sport pour usage personnel, on les obligeait à passer au poste de pesée et à faire des vérifications mécaniques, là, comme s'ils étaient un véhicule lourd, un gros camion.

Donc, dans ce contexte-là, c'est suite... en fait, on pense que c'est correct de s'harmoniser avec les autres, on pense que c'est juste et équitable à l'égard des gens qui achètent ce genre de véhicules là, parce que, dans nos régions... Moi, en tout cas, je sais bien que des VUS, il y en a encore un certain nombre, parce que les gens qui vont à la chasse, à la pêche, les gens qui vont en forêt, qui ont des loisirs récréatifs, là, à l'extérieur, utilisent encore ce genre de véhicules là, et ça amenait des contraintes importantes à l'égard de la vérification mécanique et les postes de pesée. Donc, on vient ici préciser le poids du véhicule en parlant d'un poids nominal brut plutôt que d'une masse nette du véhicule. Mais je ne sais pas si Mme St-Cyr peut compléter, là, ou...

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

Mme Boulet: ...ou Claude ou Gaétan. Je ne sais pas si... ou...

Mme St-Cyr (Johanne): Avec la permission de...

Mme Boulet: ...ou Benoît...

Mme St-Cyr (Johanne): Un peu tout le monde.

Mme Boulet: ...ceux qui connaissent ça plus que moi.

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

Mme St-Cyr (Johanne): Mais, Mme Boulet, vous avez fait un bon exposé. En fait, l'harmonisation, c'est exactement ça. L'harmonisation avec les autres provinces sur la base du poids nominal brut, elle vise vraiment les véhicules qui sont utilisés à des fins commerciales. Et pourquoi c'est fait, cette harmonisation-là? C'est que chaque province a un système de cotes, et les gens sont comparés eu égard à leur performance. Alors, c'est normal, les véhicules qui sont visés par les systèmes d'évaluation sont ceux qui ont un poids supérieur, là, à 4 500 kg de poids nominal brut. Donc, c'est donc à des fins de suivi des véhicules commerciaux.

Dans cette loi-là, il y a même des exemptions qui sont prévues, parce que ça ne vise pas, justement, les individus. Alors, la problématique qu'on avait, ça ne vise pas les véhicules utilisés à des fins individuelles, à des fins particulières. Alors, le problème qu'on avait, c'est qu'en vertu du Règlement sur l'immatriculation... puis le problème à l'origine, là, le pick-up, à cause de sa définition, il est fait pour transporter des marchandises. Les pick-up... puis la définition dit: Les véhicules faits pour transporter des marchandises puis qui excèdent 3 000 kg sont considérés comme des camions aux fins de l'immatriculation, et, à ce

moment-là, il y a une tarification par essieu. Donc, les pick-up, à l'origine, il n'y en avait pas, de problème; règle générale, ils pesaient moins de 3 000 kg. Au fil du temps, ils sont devenus plus pesants, alors d'où l'amendement qui a été apporté au Règlement sur l'immat pour dire: Ceux qui sont en bas... égal ou en bas de 4 000 masse totale vont être considérés comme des véhicules personnels, ils sont à l'usage de particuliers.

Les VU, dans le Règlement sur l'immat, ils sont considérés comme des véhicules personnels, comme des véhicules de promenade, parce qu'ils sont conçus pour du transport de personnes, un maximum de neuf personnes. Ce n'est donc pas un minibus, là, c'est un véhicule personnel. Donc, aux fins de l'immat, les deux, ce sont des véhicules personnels.

Maintenant, regardons l'application dans le code. C'est qu'à cause de la définition puis à cause des poids qui sont marqués là ces véhicules étaient soumis à la vérification mécanique, le VU et le pick-up, à cause de son poids. Donc, ce qu'on vient dire, c'est, comme on les reconnaît comme des véhicules personnels, ce ne sont pas les véhicules visés par l'harmonisation à l'échelle canadienne, là, qui sont considérés dans les codes de sécurité, qu'on donne dans la politique des propriétaires exploitants de véhicules lourds, ne sont pas couverts là-dedans. Alors donc, en concordance, comme, en équité aussi, comme ce sont des véhicules de promenade, bien on va les exempter de l'obligation de vérification mécanique, qui, elle, est basée sur un poids total.

● (16 h 50) ●

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

M. Bergeron (Verchères): Encore une fois, Mme la Présidente, je réitère que je comprends très bien les raisons qui amènent le ministère et la Société de l'assurance automobile à nous proposer ces changements. Je comprends très bien le fait qu'actuellement le gouvernement impose des frais supplémentaires, si je peux me permettre, au niveau de l'immatriculation des véhicules plus lourds. Ça, c'est déjà existant, ça, là, là. Donc, actuellement, quelqu'un qui fait le choix d'avoir un véhicule plus lourd, il paie les montants supplémentaires et il doit s'astreindre aux obligations du code en matière de vérification mécanique, ainsi de suite. Donc, ce n'est pas nécessairement de la tarte, c'est...

Puis j'écoutais les explications de Mme St-Cyr, puis c'est comme si j'ai l'impression que ce n'est pas le législateur qui détermine les règles à suivre, ce sont les règles qui s'adaptent à la mode, hein? Les pick-up, nous disait Mme St-Cyr il n'y a pas longtemps, il y a quelques instants, il n'y a pas si longtemps, ils étaient moins pesants. Ils sont plus lourds maintenant, les pick-up. Ça fait que, comme ils sont devenus plus lourds, on va adapter la réglementation puis la législation au fait que la mode est aux véhicules plus lourds maintenant. La mode n'est plus, comme autrefois, à des véhicules plus légers, la mode est à des véhicules plus lourds. Ça fait que, plutôt que de dire: Non, ce n'est pas une bonne idée d'aller vers des véhicules plus lourds, on dit: Ah! bien, puisque le monde a décidé d'utiliser des véhicules plus lourds, bien on va exclure les véhicules plus lourds de l'application de la définition des véhicules plus lourds.

Alors, moi, je me dis: Est-ce qu'on envoie un bon message? Si la mode, suivant la même logique, fait en sorte

que les véhicules s'alourdissent encore davantage, est-ce qu'on va nous revenir dans cinq ans, dans 10 ans, dans 25 ans en disant: Bien là, on va exclure de la catégorie des véhicules lourds les véhicules de 4 500 kg puis de 4 898 kg? Je ne pense pas que ce soit la façon de procéder que de dire: On va s'adapter à la mode. La mode va dans une tangente qui est contraire au développement durable. La mode va à l'encontre des objectifs que s'est donnés le gouvernement du Québec en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. On ne va pas s'adapter à la mode, il faut essayer de baliser cette mode, et ça, c'est un des moyens qu'on a de baliser cette mode. Et je trouve qu'on envoie un drôle de message en permettant effectivement à des gens qui ont un véhicule qui jusqu'à présent était considéré comme lourd de s'exempter des obligations qui découlent du fait de s'être procuré un véhicule dit lourd parce que dorénavant ils ne seront plus considérés comme des véhicules dits lourds.

Est-ce à dire, comme je le disais tout à l'heure, que, si tout d'un coup les véhicules deviennent encore plus lourds, on va réadapter la législation plus tard pour exempter ces véhicules qu'on considère maintenant comme étant lourds et qui ne le seront plus, dans l'esprit de certains plus tard, de ces obligations-là? Je trouve que c'est un drôle de message qu'on envoie comme parlementaires, Mme la Présidente, puis que c'est un message qui va à l'encontre du message général qu'on essaie d'imprégner, qu'on essaie de faire percoler dans la population, message selon lequel il faut réduire le poids des véhicules, il faut réduire la consommation d'essence, il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Alors, je réitère, malgré toutes les explications qui m'ont été données, que je comprends très bien, je le réitère, Mme la Présidente, je les comprends très bien, mais je réitère le malaise que je ressens à l'égard de ce message un peu équivoque que, comme parlementaires, on va donner, on va livrer en adoptant cette disposition-là.

Alors, à ce stade-ci, je m'en remets un peu à mes collègues ministériels. Est-ce qu'il y a une avenue qu'on peut essayer d'explorer? Si oui, peut-être vaut-il mieux encore suspendre cet article-là, auquel cas on pourrait peut-être essayer de travailler pour en arriver à une formulation qui puisse nous apparaître intéressante à tous et à toutes, ou il faut conclure au désaccord irrémédiable, irréconciliable entre nos deux formations politiques sur cette question, Mme la Présidente, ce que je trouverais fort dommage?

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, je veux juste...

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

Mme Boulet: ...je veux juste réitérer que la pré-occupation au niveau de l'environnement, elle est faite sur la force des cylindrées, et, plus un véhicule a une force... un cylindrée qui est plus gros, plus l'immatriculation coûte cher. Alors, on dit que c'est 30 \$ de plus pour les cylindrées... ça peut augmenter, là, il peut y avoir une différence de 150 \$ pour quelqu'un qui achète un véhicule avec un cylindrée qui est plus gros.

Maintenant, j'ai un spécialiste des véhicules lourds qui pourrait peut-être, en tout cas, vous donner un peu d'éléments qui éclaircirait, là... pas le problème, là, mais le sujet de discussion qu'on a et...

La Présidente (Mme Doyer): Le dilemme.

M. Bergeron (Verchères): Peut-être, juste avant de permettre à notre spécialiste...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Boulet: Oui.

M. Bergeron (Verchères): ...de nous éclairer sur la question, juste préciser, pour le bénéfice de Mme la ministre, que, d'abord, j'apprécie qu'elle nous ait réitéré la différence des frais que doivent payer les propriétaires de véhicules...

Mme Boulet: Forte...

M. Bergeron (Verchères): ...à forte cylindrée, appelons-les comme ça, mais le fait est, puis c'est ce que je disais il y a quelques instants, puis je le réitère aussi, comme vient de le faire la ministre, c'est que ces gens-là paient déjà ces frais additionnels supplémentaires maintenant et, en plus de ces frais additionnels qu'ils doivent payer, ils sont astreints à des dispositions en vertu du Code de la sécurité routière, et là on vient, au fond, lever une partie du fardeau pour toute une proportion de véhicules qu'on considérait jusqu'à présent comme étant lourds puis qu'on ne considérera plus, comme ça, d'un trait de crayon, comme des véhicules lourds.

Alors, moi, je trouve que, bien qu'on maintienne cette... ces frais supplémentaires pour les grosses cylindrées, là, mais frais supplémentaires qu'ils doivent déjà payer au moment où on se parle, le fait de lever les obligations auxquelles on les astreignait jusqu'à présent parce que leurs véhicules étaient considérés comme des véhicules lourds, bien je trouve qu'on envoie un message équivoque, qui va à l'encontre de ce message que, comme parlementaires, de toutes formations politiques d'ailleurs, on essaie d'envoyer à notre population à l'effet qu'il ne faut plus... il faut tâcher d'éviter de conduire ou de recourir à des véhicules plus lourds, il faut éviter de recourir à des véhicules plus énergivores, il faut éviter de recourir à des véhicules qui produisent plus de gaz à effet de serre. Donc, on a un message qui est un peu équivoque en adoptant ces dispositions-là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Verchères, merci. Mme la ministre, j'ai le consentement pour entendre la... la personne?

Mme Boulet: ...c'est monsieur...

La Présidente (Mme Doyer): Consentement.

Mme Boulet: C'est M. Benoît. Vous parlez...

La Présidente (Mme Doyer): En donnant votre nom, votre fonction.

M. Cayouette (Benoît): Bonjour. Benoît Cayouette, chef du Service des politiques économiques, de la Direction du transport routier des marchandises, au ministère des Transports.

Je vais essayer de vous apporter un éclairage, là, concernant en fait votre préoccupation. C'est de dire: Ces gens-là étaient assujettis autrefois à un régime qui concernait

les véhicules lourds. En faisant cette exemption-là, si je comprends bien votre préoccupation, c'est qu'on les désassujettit, donc ils ne sont plus considérés comme véhicules lourds, donc plus obligés de remplir un certain nombre d'obligations que ces gens-là avaient. Ici, il y a une nuance, là, dans votre préoccupation, que j'aimerais apporter.

La première, c'est que le régime de base qui gouverne les véhicules lourds au Québec, c'est la loi sur les propriétaires, exploitants de véhicules lourds, qui est la pierre angulaire, si vous voulez, et ça, ça s'appelle un régime de code de sécurité. Alors, si vous êtes un propriétaire ou un exploitant de véhicule lourd, la première chose à faire quand vous avez ce genre de véhicule là, c'est de vous inscrire à la Commission des transports; donc, qu'on vous ouvre un dossier. La deuxième étape que prévoit la loi, c'est qu'à l'intérieur de ce dossier-là on va verser l'ensemble de vos infractions, accidents, incidents et informations. Et la troisième étape, c'est qu'on fait le monitoring, si vous voulez, de votre performance en matière de sécurité routière.

● (17 heures) ●

Or, ce qui entre dans ce dossier-là, ce sont les éléments clés qui nous permettent d'évaluer le comportement et, le cas échéant, d'intervenir si cette personne-là, à cause de son mauvais dossier, présente un risque pour les usagers de la route. Ça, c'est la pierre angulaire.

Ceci dit, cette loi-là ne s'est jamais appliquée depuis son existence, en 1998 — on a mis cette loi-là en vigueur en 1998 — ne s'est jamais appliquée aux utilisateurs de véhicules lourds qui les utilisaient à des fins personnelles. On a bien balisé ce qu'étaient des fins personnelles à l'intérieur de la loi, c'est toute activité autre que commerciale, et etc. Ce qui fait qu'on ne tient pas de dossier sur ces gens-là. Ça ne veut pas dire que ces gens-là ne sont pas obligés d'avoir un véhicule en bon ordre comme vous et moi. Ça ne veut pas dire que ces gens-là ne respectent pas les règles de circulation qui sont applicables à l'ensemble des usagers, véhicules lourds comme véhicules légers. Ça veut juste dire qu'on ne fera pas de suivi de leur comportement pour arriver en bout de ligne puis prévenir un comportement qui serait dangereux; c'est un choix qu'on a fait en 1998. Puis je vous dirais que, dans la très grande majorité des administrations, sauf une ou deux, tout le monde exempté les gens qui conduisent des véhicules lourds pour des fins personnelles. On comprend très bien que les gens ne s'achètent pas un véhicule lourd pour des fins personnelles, là, ce n'est pas très courant. Les gens ne s'achètent pas, par exemple, un camion à benne basculante pour faire un tour d'auto le dimanche, là, tout le monde comprend ça.

Là où on essaie de s'harmoniser... Et il y a toujours des exceptions. Au moment où on se parle, il y a des exceptions dans les règlements. Les infractions, je vous ai dit tantôt, qui rentraient dans le dossier pour qu'on puisse avoir une idée du comportement, ce sont toutes les... de la réglementation qui s'applique spécifiquement aux véhicules lourds. L'heure de conduite est un exemple. La vérification mécanique avant départ, ce qu'on appelle la ronde de sécurité, en est un autre exemple. La vérification annuelle, ce dont on parle aujourd'hui, la vérification annuelle chez un mandataire, ça en fait partie, et autres. Il y a des dispositions sur l'arrimage, sur les poids et dimensions, etc., il y a une série de règlements.

Ce qu'on essaie de faire, c'est que l'ensemble de ces règlements-là... Si on est pour verser les infractions des gens qui conduisent des véhicules lourds, il faut que les règlements s'appliquent aux gens à qui on applique la cote de sécurité,

si vous voulez. Donc, on essaie d'harmoniser ça le plus possible avec des exemptions de temps à autre. Comme la loi le prévoit, par exemple, pour le cas des remorques de ferme, une remorque de ferme, on a probablement évalué à l'époque qu'une remorque de ferme ne pouvait pas commettre tant d'infractions et tant d'accidents que ça puisse lui constituer un dossier qui, un jour, nous permettrait d'intervenir auprès du propriétaire de la remorque de ferme. Elles sont donc exclues du régime de cote de sécurité.

Ceci dit, l'ensemble des véhicules lourds, aujourd'hui, c'est... Un véhicule lourd se définit comme un véhicule d'une masse nette de 3 000 kg. Alors, si on prend un pick-up, pour faire un exemple, parce qu'il a une capacité de chargement, un pick-up de 2 900 kg, par exemple, n'est pas un véhicule lourd aujourd'hui. Sa masse nette, c'est le poids du véhicule avec ses fluides sans chargement, sans conducteur à bord, le poids du véhicule, point. La notion de PNBV qu'on vient introduire, on est en chemin maintenant pour convertir notre 3 000 kg nets à 4 500, c'est qu'on va tenir compte du poids du véhicule, plus sa capacité de chargement prévue par le manufacturier.

Autrefois, les véhicules — je dis autrefois, là, avant les années 2000 — les pick-up en général ou les camionnettes, les fourgonnettes qui pesaient à peu près 3 000 kg avaient généralement un PNBV d'à peu près 4 500 kg. Toutes les autres juridictions canadiennes ont toujours utilisé la notion de PNBV, de 4 500 kg de PNBV; on était la seule à ce jour, là, à toujours maintenir la notion de 3 000 kg, pour des raisons, là, historiques. On fait ce changement-là maintenant. Donc, en théorie, vous comprenez que ça ne change pas grand-chose pour le propriétaire du véhicule d'à peu près 3 000 kg. Mais là vous comprenez qu'on est sur une ligne où il y a 3 010 kg, 2 990 kg. Les gens qui sont de part et d'autre de la ligne, bien là il y en a qui embarquent puis il y en a qui débarquent. Mais en général la notion de 3 000 kg était... autrefois.

Là où l'écart commence à se creuser, Mme St-Cyr vous le disait tantôt, les manufacturiers de pick-up les font de plus en plus robustes, donc avec une capacité de charge de plus en plus importante, et l'allègement des matériaux de construction, le plastique des «bumpers», etc., allège le véhicule, ce qui fait que l'ancien véhicule qui avait 3 000 kg de masse nette puis qui était un équivalent à 4 500 de PNBV, lui, maintenant pourrait peser, par exemple, 2 800 kg de masse nette parce qu'on a mis plus de plastique dessus que d'acier, mais avec une suspension renforcée, etc., bien il a un PNBV de 4 800, par exemple. Alors là, comme cet écart-là se creuse puis que nos juridictions voisines utilisent la notion de PNBV, bien, nécessairement ça commence à presser qu'on s'harmonise avec l'Ontario, par exemple, et le Nouveau-Brunswick.

Tout ça pour vous dire que l'ensemble des règlements, l'exemption qu'on fait avec pick-up de 4 000... cette personne-là n'a jamais été visée par la loi PECVL. Le propriétaire d'un pick-up de 4 000 kg de masse nette n'était pas visé par la loi PECVL, n'était pas visé par d'autres réglementations, par exemple, n'était pas plus ou moins visé sur les règles d'arrimage. Les règles d'arrimage s'appliquent à l'ensemble des véhicules Honda Civic ou Peterbilt. Alors, sur la vérification mécanique, on a voulu introduire, parce qu'on a dit: On ne vise pas ces personnes-là.

Je vous mentionne au passage que ça ne veut pas dire, parce qu'ils ne se présenteront pas chez quelqu'un pour faire faire une vérification mécanique annuelle obligatoire,

que ça les exempte d'avoir un véhicule en bon état comme avant. Donc, ils n'ont jamais été visés par la loi sur les propriétaires exploitants de véhicules lourds, ils n'ont jamais eu à s'inscrire auprès de la Commission des transports. Les infractions qu'ils pouvaient commettre, supposons, en ne se présentant pas à la vérification mécanique annuelle obligatoire, ils payaient une amende, mais ce n'était pas versé dans leur dossier, puisqu'ils n'avaient pas de dossier, ces gens-là. Alors, aujourd'hui, on les exempte de la vérification mécanique. En fait, on vient confirmer qu'on est conséquents avec l'exemption qu'on avait donnée dans la loi PECVL, concernant les personnes qui utilisent leurs véhicules pour des fins personnelles ou, je dirais, autres que commerciales. J'espère que j'ai pu vous aider.

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

M. Bergeron (Verchères): C'est fort éclairant, Mme la Présidente, puis j'aurais le goût de poursuivre la discussion avec M. Benoît — c'est ça? — j'aurais le goût de poursuivre la discussion avec M. Benoît, mais nous avons un autre sujet de préoccupation au moment où on se parle, qui est une réception qui a été organisée de longue date par notre collègue le ministre délégué aux Transports pour rendre hommage aux bénévoles des sentiers de VHR, et nous y avons tous et toutes été conviés comme membres de la Commission des transports et de l'environnement, et moi particulièrement à titre de porte-parole de ma formation politique et de l'opposition officielle en matière de transports.

Et vous savez à quel point nous avons travaillé sur le dossier des sentiers de VHR ces dernières semaines, ces derniers mois. Je trouverais pour le moins malheureux que nous ne puissions nous joindre à cette réception où on rend hommage à de valeureux bénévoles, partout sur le territoire du Québec, qui permettent le déploiement de cette activité de loisir qui est source de revenus pour le gouvernement, qui est source de revenus, pour notre industrie touristique, importants sur tout le territoire du Québec. Alors, j'en appelle à mes collègues pour que nous puissions suspendre nos travaux, de telle sorte de nous permettre de prendre part à cette réception.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député d'Orford.

M. Reid: Mme la Présidente, moi, je trouve qu'effectivement on est un petit peu mal à l'aise parce qu'on a deux choses en même temps, à toutes fins pratiques, et c'est vrai pour tous les membres de la commission. Mais par ailleurs il m'apparaît assez évident, Mme la Présidente, que, dans le meilleur des mondes, on peut s'entendre ou on essaie de s'entendre sur tous les sujets quand on vote un projet de loi. Et, même avec des gens très coopératifs, on arrive à avoir des idées qui sont différentes, et je pense qu'ici on a des positions qui sont légitimes, qui se défendent, et on pourrait en parler — des belles discussions intellectuelles — pendant longtemps, mais qui se défendent, sur cette question du message qu'on passe ou qu'on ne passe pas. Nous, de notre côté, on ne pense pas qu'on passe un tel message. Le député est bien convaincu. Le processus décisionnel normal quand on veut avancer dans des cas comme ça, c'est de passer au vote, en sachant que chacun vote selon sa conviction. Et, moi, je proposerais peut-être, pour justement donner un signal de lever l'assemblée et d'aller, qu'on passe au vote,

si l'opposition est d'accord là-dessus, qu'on règle cette question, et ensuite on aura l'impression en tout cas qu'on n'aura pas perdu notre temps, pour l'heure qui nous reste, là, où on ne pourra pas discuter. Je ne sais pas si c'est quelque chose qui paraît...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, moi, je demanderais tout simplement... M. le député d'Orford, je reçois votre commentaire. Les discussions étaient quand même assez avancées concernant ce sujet-là. Je sais qu'on a... la ministre m'a paru ouverte pour aller creuser certaines questions sur lesquelles on va pouvoir revenir, sur le sujet qui concerne les bicyclettes, les cyclomoteurs. Alors, M. le député de Verchères, comment recevez-vous ça?

● (17 h 10) ●

M. Bergeron (Verchères): Bien, c'est parce qu'on est en train de parler de deux choses complètement différentes, là.

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

M. Bergeron (Verchères): Mais, puisqu'on veut en débattre, moi, je peux bien en débattre. D'abord, j'ai trouvé fort éclairants les propos de M. Benoît. J'aurais probablement eu d'autres questions à lui poser pour éclairer ma lanterne et celle de l'ensemble des membres de cette commission puis des innombrables personnes qui sont à l'écoute à ce moment-ci, mais, si le député d'Orford veut couper court à la discussion, je n'ai pas de problème avec ça. Je veux juste ne pas poursuivre la discussion maintenant, parce que nous sommes attendus actuellement au restaurant *Parlementaire*.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, j'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait. En fait, on comprend la requête, là, puis mon collègue va parler sur... Mais ce que le député d'Orford disait, c'est: Est-ce qu'on peut voter sur cet article-là? Est-ce que vous pensez... Parce que je pense que les positions sont campées de part et d'autre. Alors, est-ce que vous pensez qu'on pourrait voter sur cet article de loi là, puis après ça on passera à... voir si on peut cesser les travaux, les reprendre ce soir, là, considérant qu'il y a une autre activité qui se déroule actuellement?

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

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): ...peut-être n'ai-je pas été suffisamment clair. C'est possible. Alors, pour le bénéfice de tout le monde, je vais réitérer mon point de vue. J'ai trouvé l'explication de M. Benoît fort éclairante. J'aurais eu certainement quelques questions complémentaires à lui poser pour me permettre de poursuivre mon éclairage, si vous me permettez l'expression, et, qui sait, peut-être un changement de position à la lumière de ces changements d'éclairage, de ces nouveaux éclairages.

Maintenant, si le député d'Orford et si la ministre veulent absolument couper court à la discussion maintenant pour qu'on vote, bien je n'ai pas d'objection. On pourra voter, mais, à ce moment-là, on va avoir mis, si je puis dire, un

petit hiatus dans le fonctionnement pour le moins harmonieux qu'il y avait jusqu'à présent, là. Parce que je n'ai pas arrêté une position définie, surtout que je trouvais le point de vue de monsieur... de M. Benoît fort éclairant, fort intéressant. Mais, comme je le disais il y a quelques instants, je n'ai pas le goût maintenant de poursuivre cette discussion-là tout de suite, parce qu'on pourrait le faire, mais nous sommes attendus à la réception donnée par le ministre délégué aux Transports.

Alors, de deux choses l'une, ou on reprend la discussion à 7 h 30 ou on va de l'avant avec la proposition du député d'Orford et de la ministre des Transports, puis on vote, avec le résultat que ça donnera.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, que choisissez-vous, Mme la ministre?

Mme Boulet: Mme la Présidente, tout ce que je veux dire au collègue de Verchères... et il le sait, je pense qu'il me connaît assez bien pour savoir que j'ai toujours apprécié la collaboration. On a toujours fait nos travaux dans ce sens-là. Maintenant, je pense que là on en a parlé abondamment.

Si vous me dites que votre position n'est pas arrêtée puis que vous voulez en discuter, je n'ai pas de problème à ce qu'on revienne en discuter. Par contre, si vous pensez avoir épuisé le sujet puis que votre position, elle est faite, j'apprécierai qu'on puisse avancer. Je pense que ça, c'est facile à comprendre.

M. Bergeron (Verchères): Je crois, Mme la Présidente, que c'est effectivement facile à comprendre, mais ce que j'aimerais qu'on comprenne, c'est que j'ai effectivement des questions à poser qui, je pense, seront des questions pertinentes. Ma préoccupation, c'est juste que je ne souhaite pas les poser maintenant.

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, alors...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, c'est vous qui me guidez.

Mme Boulet: Je vais laisser le député de... de Chomedey, qui veut parler également... mais, si le collègue de Verchères pense qu'avec d'autres questions puis avec un autre éclairage il pourrait changer sa position, alors je prends bonne note de cette ouverture, en espérant qu'elle se traduira concrètement en soirée.

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

Mme Boulet: Je vais laisser le collègue de Verchères...

M. Bergeron (Verchères): ...Mme la ministre.

Mme Boulet: Non, non, je n'ai pas dit que c'était une promesse.

La Présidente (Mme Doyer): Non. Mais je comprends qu'il y a ouverture de part et d'autre. M. le député de Chomedey, je vais prendre une dernière intervention, et après je vais... je vais vous suggérer qu'on suspende nos travaux.

M. Ouellette: Bien oui...

La Présidente (Mme Doyer): De consentement, bien sûr.

M. Ouellette: Effectivement, Mme la Présidente, je pense que le début de... et le projet de loi a toujours été de façon très, très, très conviviale depuis le début, et je comprends aussi qu'il y a peut-être certaines activités parallèles, et je pense qu'on en a tous, à plusieurs égards, de part et d'autre aussi. Mais je veux qu'on soit assurés que, ce soir, on va continuer dans la même convivialité nos discussions sur les articles qu'il nous reste à discuter sur le projet de loi.

M. Bergeron (Verchères): Si je peux juste assurer mon collègue de... de Chomedey, Mme la Présidente. Même si on devait être en désaccord sur certains articles, j'assume que je déploierai tous les efforts possibles et imaginables pour que les travaux continuent à demeurer conviviaux.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Verchères. Et je m'en ferai gardienne.

Alors, je comprends qu'il y a consentement pour que nous suspendions nos travaux jusqu'à 19 h 30. Et ça va être à la salle des Premiers-Ministres, hein?

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça, la salle Pamphile-Le May? Pamphile-Le May. Alors, je suspends.

(Suspension de la séance à 17 h 15)

(Reprise à 19 h 40)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bonsoir, mesdames messieurs. À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je ne vous dérange pas? Non? Merci.

M. Bergeron (Verchères): Nous sommes tout ouïe, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Que j'aime donc ça quand vous êtes tout ouïe, tout ouïe. Alors, tout ouïe. Voilà.

À l'ordre! Donc, la Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande encore une fois à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

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

Avant la suspension, nous en étions à l'étude de l'amendement remplaçant l'article 39, et M. le député de Verchères avait la parole. Je vous invite donc à poursuivre votre intervention.

M. Bergeron (Verchères): D'entrée de jeu, Mme la Présidente, j'aimerais remercier les collègues de leur collaboration qui nous a permis de nous joindre au ministre délégué

aux Transports et à tous ces lauréats bénévoles méritoires et méritants des différentes régions du Québec au niveau de la motoneige et du quad. Ça a été fort agréable. Malheureusement, nous n'aurons pas quitté suffisamment tôt pour nous permettre d'entendre notre collègue le ministre délégué des Transports, mais nous aurons certainement l'occasion de lire son intervention d'une façon ou d'une autre, sur le site du ministère ou ailleurs.

Alors, cela dit, Mme la Présidente, je disais, juste avant que nous ajournions, que j'avais trouvé les propos de M. Benoît fort éclairants. D'ailleurs... Ce n'est pas le...

Une voix: Cayouette.

M. Bergeron (Verchères): Cayouette, pardon. Excusez-moi. C'est Benoît Cayouette, c'est ça. Je suis en train de vous débaptiser avec votre prénom. Alors, M. Cayouette, j'avais trouvé ses propos fort éclairants.

Cela dit, j'aurais peut-être deux questions. La première: Est-ce que j'ai raison de dire que, selon ma compréhension de ce que vous nous avez raconté, on a, jusqu'à présent, trouvé le moyen techniquement de ne pas appliquer aux propriétaires de VUS ou aux propriétaires de pick-up de moins de 4 000 kg, de ne pas appliquer les dispositions les obligeant à la vérification mécanique, à la pesée, ainsi de suite, puis qu'au fond cette disposition-là vise simplement à rendre conforme dans la loi la pratique qui était en vigueur depuis un certain nombre d'années au ministère?

M. Cayouette (Benoît): La réponse à cette question-là, c'est oui. Vous avez parfaitement raison de penser comme ça. Les véhicules appartenant à des personnes physiques qui l'utilisent pour des fins personnelles n'ont jamais été visés.

Juste pour votre compréhension, là, il faut comprendre qu'il y a une grosse différence entre moi comme individu qui conduis un véhicule personnel, peu importe son poids, et un employé qui le fait pour le compte de l'employeur. Quand je conduis mon véhicule personnel pour mes fins, il n'y a personne qui me pousse dans le dos. Je peux arrêter manger où je veux, je peux arrêter dormir où je veux. Puis j'entretiens mon véhicule parce que je le conduis et je veux être en sécurité. Quand c'est un employé, il y a la pression de son employeur, et c'est ça qu'on vise surtout.

Alors, Mme St-Cyr faisait état des véhicules commerciaux, et je pense que c'est là la distinction à faire, de sorte qu'on n'a jamais visé les véhicules appartenant à des personnes physiques qui le faisaient pour leurs propres besoins. Effectivement, l'article trouve un moyen d'exclure les personnes qu'on n'a jamais voulu viser et qui n'ont jamais été visées, d'ailleurs. Là, évidemment, en tournant au PNBV, en adoptant la notion de PNBV plutôt que de masse nette, bien il faut faire une petite gymnastique pour essayer de recoller tout ça et suivre l'intention qu'on avait de ne pas viser ces personnes-là.

M. Bergeron (Verchères): Et c'est pourquoi je disais, Mme la Présidente, juste avant l'ajournement, qu'il est important que je pose cette question-là, par rapport à la possibilité que nous puissions voter en faveur, parce que ma crainte à moi, puis je me permets de la réitérer de nouveau, c'était qu'à quelque part on change le régime s'appliquant aux propriétaires de VUS et aux propriétaires de pick-up de 3 500, 3 800 kg.

Or, ce que je comprends de ce que vous nous dites, c'est qu'on ne change pas vraiment la politique à leur égard, en ce sens que, bien que le texte de loi les incluait, on a fait les choses de telle sorte, jusqu'à présent, de ne pas les inclure, et que l'objectif de l'opération aujourd'hui, c'est simplement de faire en sorte que notre texte de loi colle avec cette pratique qui était en vigueur au ministère de ne pas inclure. Je ne fais pas erreur? C'est bel et bien ça?

M. Cayouette (Benoît): C'est tout à fait ça.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Alors, pour moi, c'était très important que je puisse vous poser cette question-là, parce que, pour moi, ça change carrément la perspective. Parce que je comprends de ce que vous me dites qu'on n'envoie pas un message différent, dans ce sens que c'est ce message-là que nous envoyions par le passé, et que, conséquemment, la modification qu'on nous propose vise simplement à rendre conforme le texte de loi au message que nous envoyions à ces gens-là par le passé de toute façon. Voilà.

M. Cayouette (Benoît): C'est conforme à l'intention que le législateur a toujours eue de ne jamais viser ces personnes-là. On adapte le texte évidemment parce qu'on fait une virage au PNBV, comme je disais, qui est une notion différente. Donc, il faut faire, je dirais, des équivalences. Et là, bien il faut isoler ces personnes-là puis les décrire ou les caractériser, si vous voulez, de façon à les exclure.

M. Bergeron (Verchères): Mais, M. Cayouette, vous me permettez, Mme la Présidente, vous me permettez de vraiment insister pour avoir la précision. Moi, je ne sais pas quelle était l'intention du législateur à l'époque. Moi, je suis obligé de regarder ce que dit le texte de loi. Moi, ce qui m'importe, c'est de savoir. C'est: Au-delà du texte de loi, quelle était la pratique à l'égard de ces propriétaires? Si la pratique à l'égard de ces propriétaires, c'était, de toute façon, de ne pas les astreindre aux vérifications mécaniques et de ne pas les astreindre à la pesée, au fond ce qu'on fait aujourd'hui, c'est d'adapter le texte à cette pratique-là. C'est ça?

M. Cayouette (Benoît): C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Bon. Ça, c'est indépendant de la volonté. Moi, je ne peux pas interpréter la volonté du législateur.

L'autre question, et là je vais avoir besoin d'une explication un peu technique, là: Quand vous parlez de la gymnastique, là, pour faire... excusez-moi l'anglicisme, mais pour faire fitter, là, le poids nominal brut et la masse nette, vous voulez dire quoi exactement? Parce que je pense qu'il y a encore un petit côté... il y a un petit élément qui demeure un peu nébuleux dans mon esprit par rapport à ça.

La Présidente (Mme Doyer): M. Cayouette

M. Cayouette (Benoît): Alors, théoriquement, bien, premièrement, le règlement s'harmonise avec toutes les pratiques en matière de véhicules lourds. Je vous ai expliqué avant la... avant qu'on quitte que 4 500, c'était la référence. Le règlement commence par dire: Les personnes qui ont des véhicules commerciaux, donc à usage commercial, de 4 500 et plus seront visées par la vérification mécanique. Ça, c'est le premier geste d'harmonisation.

Le deuxième geste, c'est que techniquement on exclut toutes les personnes du Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, l'inscription dont je vous parlais. On inscrit toutes les personnes qui l'utilisent pour des fins personnelles.

Alors, théoriquement, si mon collègue de la SAAQ avait dit: Bien, moi, je me colle à la définition que Benoît Cayouette a mise dans son règlement et dans sa loi, il devrait exclure toutes ces personnes-là. Or, ça ne fait pas de sens. Ça ne fait pas de sens d'exclure quelqu'un qui... Par exemple, il y a des gens plus riches que vous et moi qui s'achètent de gros véhicules pour faire, par exemple, des courses d'automobiles, etc. Il arrive un seuil au-delà duquel on dit: Même si c'est pour des fins personnelles, pour les fins de la vérification mécanique, on vous a toujours visés puis on veut continuer à vous viser.

Maintenant, on a établi le seuil à 4 000 kg net parce que c'est la façon la plus facile de reconnaître quelqu'un qui n'est pas un véhicule commercial. Un véhicule commercial, on utilise son PNBV. Un véhicule non commercial, on va utiliser encore sa masse nette, parce que l'ensemble du système d'immatriculation, lui, n'a pas changé. Il est basé sur la masse nette. Alors, si je veux viser quelqu'un qui n'est pas un véhicule commercial, le PNBV, je pourrais toujours m'en servir, mais ce n'est pas un bon élément.

Donc, on a essayé d'imaginer qui est cette clientèle de gens, je dirais, le commun des mortels, là, qui utilise son véhicule pour des fins personnelles. Bien, c'est le monsieur qui s'est acheté un Winnebago, là, ou ce qu'on appelle une «fifth wheel», une roulotte, qui attache ça avec un pick-up, évidemment. Puis on ne veut pas non plus le restreindre à tellement bas qu'on va le forcer à utiliser un véhicule qui n'est pas fait pour tirer ce qu'il a à tirer, là. Et la plupart des véhicules qui tirent de ces «fifth wheel» là, qui est la très grande majorité des gens qu'on veut exempter, c'est des véhicules qui peuvent peser jusqu'à 4 000 kg de masse nette.

Alors, c'est comme ça qu'on a ciblé la clientèle qu'on voulait exclure de ce règlement-là, en respectant l'idée ici qu'on les excluait tous, mais de ne pas exclure puis, comme vous disiez, de ne pas lancer le message à toute personne qui dirait: Bien, c'est un «free-for-all», là, c'est-à-dire, c'est un bar ouvert, là, quand on a un véhicule lourd, on n'est pas assujéti à la vérification mécanique. Non, non. Vous êtes assujéti, à condition que vous soyez l'utilisateur pour des fins personnelles type qu'on a ciblé, nous. Et, comme je vous dis, c'est plus facile de l'identifier avec la masse nette de son véhicule, puisqu'elle est inscrite depuis toujours sur son certificat d'immatriculation. Alors, c'est ça, la gymnastique, un peu, si vous voulez.

● (19 h 50) ●

M. Bergeron (Verchères): Et est-ce qu'il n'aurait pas été plus simple — et là il y a peut-être encore une technicalité qui m'échappe — est-ce qu'il n'aurait pas été plus simple de dire: 4 000 kg et plus, commercial ou non, c'est ça qu'on vise?

M. Cayouette (Benoît): On n'aurait pas le choix pour les véhicules commerciaux parce qu'on liés avec nos partenaires des autres provinces. Comme j'ai expliqué avant, les autres provinces, pour les véhicules commerciaux, oubliez les véhicules personnels parce que tout le monde les exempte, mais, pour les véhicules commerciaux, le gouvernement fédéral et l'ensemble des provinces canadiennes ont adopté la notion de PNBV de 4 500 kg. Si on avait adopté une

notion de 4 000 kg, par exemple, autre que celle-là, bien on ne serait pas harmonisé avec le reste du Canada. Et, comme vous le savez, c'est un voeu, de s'harmoniser, parce que c'est une contrainte majeure au commerce entre les provinces quand les règles de transport sont mal harmonisées.

Alors, c'est un petit peu ça. C'est pour ça qu'on n'a pas... on a décidé de ne pas prendre une autre option. On avait le choix, et pas trop le choix, de s'harmoniser. Si on décidait de s'harmoniser, c'est avec le reste du Canada à 4 500 kg.

M. Bergeron (Verchères): Donc, le 4 500 pour les véhicules commerciaux, c'est dans un souci d'harmonisation avec le reste du Canada.

M. Cayouette (Benoît): Tout à fait.

M. Bergeron (Verchères): Et le 4 000 kg de masse nette, ça, c'est dans un souci utilitaire par rapport à la pratique usuelle au Québec.

M. Cayouette (Benoît): Beaucoup plus pratique, beaucoup plus facile pour les contrôleurs routiers, pour les policiers, par exemple, parce que, sur le certificat d'immat, comme je vous ai dit, d'immatriculation...

M. Bergeron (Verchères): C'est marqué.

M. Cayouette (Benoît): ...le poids net a toujours été indiqué. Donc, on n'est pas obligé de ne rien changer, là.

M. Bergeron (Verchères): Mais le PNBV, il apparaît où, lui?

M. Cayouette (Benoît): Il apparaît dans les systèmes de la SAAQ pour les véhicules commerciaux. Alors, il n'apparaît pas sur le certificat d'immatriculation, mais, quand le policier ou le contrôleur routier interroge le système, le PNBV d'un véhicule commercial apparaît.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Excellent. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Verchères. Alors, est-ce qu'on a... Oui. Oui, M. le député.

M. Lemay: Oui, merci, Mme la Présidente. Pour poursuivre le questionnement là-dessus, parce qu'avec ce qui est amené, bon, là, les éclaircissements sont venus, mais ce n'était pas clair d'entrée de jeu. Mais, pour revenir au «4 000 kg ou moins possédant à l'origine une caisse découverte», si elle a une caisse découverte, je peux comprendre, c'est un pick-up, comme on dit, mais le «à l'origine», là, «possédant à l'origine une caisse découverte»?

M. Cayouette (Benoît): C'est parce que vous pourriez prendre, par exemple, là... ça a l'air charrié, l'exemple que je vais vous donner, mais vous pourriez prendre une minivan Voyager, puis il y a des gens qui bricolent des voitures, là, alors ils pourraient couper le derrière, faire une caisse ouverte avec ça, et ce n'est pas d'origine, c'est un bricolage de véhicule. Donc, c'est un véhicule qui n'était pas un pick-up à l'origine mais qui a été transformé en pick-up. C'est ça qu'on voulait éviter. Alors, pour être sûrs qu'on parle d'un pick-up qui a été manufacturé

comme ça, qui est fait pour transporter de la marchandise, bien on essaie de décrire le mieux possible, dans le meilleur français possible, un véhicule de type pick-up, parce que vous comprenez que «pick-up», ça se dit mal un peu dans un règlement, là.

M. Lemay: Oui, oui, oui, je comprends.

M. Cayouette (Benoît): Ça se dit bien dans la vie, par exemple.

Une voix: Ça se dit très bien à l'Assemblée, en tout cas.

M. Lemay: Oui. Oui, oui, on l'utilise allégrement depuis tantôt. Alors: «...ou moins, possédant à l'origine une caisse découverte», donc ceux qui ne seront... qui n'auront pas une caisse originale n'entreront pas dans les exemptions, là, dont on discute depuis tantôt, là.

M. Cayouette (Benoît): Non, parce qu'il faut que le véhicule réponde à deux caractéristiques: premièrement, il faut que ce soit un véhicule avec une caisse d'origine puis, deuxièmement, il faut qu'il pèse moins de 4 000 kg de masse nette. C'est les deux conditions.

M. Lemay: O.K. Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Alors, est-ce que...

M. Bergeron (Verchères): ...juste une autre question, Mme la Présidente, par rapport à ça: Un véhicule qui possède à l'origine une caisse découverte mais qui pèse plus de 4 000 kg?

M. Cayouette (Benoît): Qui pèse plus de 4 000 kg?

M. Bergeron (Verchères): Oui, parce que vous dites: C'est un ou l'autre.

M. Cayouette (Benoît): Ah, vous voulez dire... Non, non, c'est... Un véhicule qui a une caisse découverte d'origine mais qui pèse plus de 4 000 kg, il est visé par la vérification mécanique. C'est ceux qui pèsent moins de 4 000 kg. Alors, c'est les deux conditions qu'il faut que vous remplissiez, là.

M. Bergeron (Verchères): Mais un véhicule, pour reprendre l'exemple que vous donniez, un véhicule qui est fermé, O.K., et qui pèse moins de 4 000 kg?

M. Cayouette (Benoît): Ce n'est pas un pick-up. Alors, il ne répond pas aux deux conditions, il est visé.

M. Bergeron (Verchères): Il est visé par l'obligation?

M. Cayouette (Benoît): Il est visé par l'obligation de... Ce n'est pas un pick-up. Autrement dit, ce qu'on a visé, nous, c'est des pick-up, c'est-à-dire que c'est le vrai pick-up, là, c'est-à-dire la cabine en avant avec une caisse découverte en arrière. Mais, si vous avez, par exemple, un Econoline, il n'y a pas de caisse découverte en arrière. Un Econoline, remarquez, là, c'est un peu de la sémantique, parce qu'un

Econoline de plus de 4 000 kg de poids net, là, c'est plutôt rare. Mais, si c'est un Econoline de moins de 4 000 kg, elle ne répond pas aux deux conditions, elle est assujettie aux règles de vérification mécanique.

M. Bergeron (Verchères): Un Econoline de moins de 4 000?

M. Cayouette (Benoît): ...de moins de 4 000 kg est visé par la vérification mécanique.

M. Bergeron (Verchères): Pourquoi un Econoline serait visé par la vérification mécanique?

M. Cayouette (Benoît): Bien, comme je vous dis, c'est... un Econoline, un pick-up, ça pèse généralement moins de 4 000 kg, là, mais des Econoline, là, ça pèse toujours moins de 4 000 kg.

M. Bergeron (Verchères): Non, mais prenons l'exemple théorique qu'on dit, là. Je m'achète un véhicule qui est fermé. Il est moins de 4 000 kg. Pourquoi je serais obligé d'aller à la vérification mécanique?

M. Cayouette (Benoît): Parce que vous n'êtes pas visé par l'exemption.

M. Bergeron (Verchères): Mais pourquoi un véhicule comme celui-là ne serait pas visé par l'exemption?

M. Cayouette (Benoît): Très bonne question. Peut-être que mon collègue de la SAAQ aurait une réponse à ça, là, j'imagine, peut-être.

Mme Boulet: Ça prenait un M. Bergeron.

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

Mme Boulet: Avez-vous une bonne réponse, M. Gaétan?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bergeron, en vous présentant.

M. Bergeron (Gaétan): Bonjour. Je suis Gaétan Bergeron, chef du Service d'ingénierie des véhicules à la Société de l'assurance auto.

Au départ, pour être visé par la vérification mécanique, il faut que ce soit un véhicule lourd. Donc, il faut qu'il ait plus de 3 000 kg de masse nette au moment où on se parle. Donc, tout véhicule qui aura plus de 3 000 kg de masse nette et qui ne rentre pas dans les exemptions dont on discute est visé par la vérification mécanique. Mais, si le véhicule n'a pas 3 000 kg de masse nette, par exemple votre véhicule de promenade, il pèse moins de 4 000 mais il ne pèse pas plus de 3 000, à ce moment-là, ce n'est pas un véhicule lourd, il n'est pas soumis.

M. Bergeron (Verchères): Parce que le plus de 3 000, il demeure, ça.

M. Bergeron (Gaétan): Actuellement, le véhicule lourd, c'est plus de 3 000 kg de masse nette...

M. Bergeron (Verchères): Mais là on va le changer, ça.

M. Bergeron (Gaétan): Quand le changement va être fait pour 4 500. Ce n'est pas là qu'on va le faire. Là, on prévoit l'article, mais le projet de loi, l'adoption pour le 4 500, c'est... Bien, est-ce qu'on le fait tout de suite? Excusez, là, mais... ou avec... Ça va être séparé, c'est ça, par harmonisation, par concordance, quand la loi va être adoptée pour la nouvelle définition de véhicule lourd, 4 500 kg de PNBV. À ce moment-là, le véhicule lourd va être un véhicule de plus de 4 500 kg de PNBV. C'est ce qui va faire qu'il est lourd. Et, si ce véhicule-là a une masse nette de moins de 4 500, il va pouvoir être exempté. Sinon, il va être visé.

La limite, ce qui va changer dans le temps, c'est la limite pour déterminer si c'est un véhicule lourd. Dans les faits, la plupart des véhicules lourds aujourd'hui vont demeurer lourds. Il y en a certains, par contre, qu'on va rattraper et d'autres qui vont débarquer de la liste, là. Mais l'ensemble va être sensiblement la même chose.

M. Bergeron (Verchères): Je comprends que 4 000 kg, c'est pour les véhicules à des fins personnelles. Jusque-là, ça va?

M. Bergeron (Gaétan): Pour exempter les véhicules à des fins personnelles. Exact.

M. Bergeron (Verchères): Bon. Mais, si j'achète un véhicule de 4 000 kg... mettons, 3 500 kg, puis qu'il y a une caisse ouverte d'origine, je suis exclu de l'obligation de la vérification mécanique. Jusque-là, ça va?

M. Bergeron (Gaétan): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Si j'achète un véhicule qui est de 3 500 kg mais qui est fermé, pourquoi je suis soumis à la vérification mécanique?

M. Bergeron (Gaétan): Aujourd'hui, la plupart des véhicules qui ont plus de 3 000 kg de masse nette et qui sont fermés, c'est des véhicules commerciaux. C'est un camion six roues, c'est un camion avec une boîte, des choses comme ça qu'on veut viser. C'est des véhicules commerciaux.

Dans le véhicule de promenade de plus de 3 000 kg, il faut aller comme dans des Hummer, des choses comme ça, des monstres, là, puis il n'y en a à peu près plus sur le chemin, là, qui resteraient visés, qui pourraient servir pour une utilisation personnelle, c'est-à-dire qui vont peser plus de 3 000 kg et qui vont rester visés, là.

M. Bergeron (Verchères): Bien, c'était exactement l'exemple que je voulais vous donner. Pourquoi, si j'ai un pick-up qui pèse 3 500 kg de masse nette, je suis exclu de la vérification mécanique, mais, si je m'achète un Hummer, je suis toujours visé par la vérification mécanique?

M. Bergeron (Gaétan): Avec le 4 500 kg, quand ça va entrer en vigueur, on a vérifié dans nos banques, il y a trois Hummer qui vont rester visés par la vérification mécanique. Et ces trois Hummer-là, c'est des camions même qui ont été modifiés, parce que même un Hummer, à plus de 4 000 kg d'origine, il n'y en a pas. Il y en a un qui a été transformé en limousine, donc il a été allongé, il va rester

visé. Et de toute façon il est visé par la loi sur les taxis, il est déjà visé. Les deux autres, c'est des camions sur lesquels il y a... qui servent de façon commerciale, sur lesquels il y a eu des équipements d'installés. Donc, c'est normal qu'ils soient visés.

M. Bergeron (Verchères): Dans un cas comme dans l'autre, ce que je comprends de ce que vous me dites, c'est qu'il n'y en a pas, de véhicule fermé... Mais là, quand on dit de moins de 4 000, là, est-ce qu'un 2 000 kg de masse nette serait visé?

● (20 heures) ●

M. Bergeron (Gaétan): Il faut qu'il soit lourd pour être visé.

M. Bergeron (Verchères): Oui. Puis lourd, c'est...

M. Bergeron (Gaétan): Actuellement, c'est plus de 3 000 kg de masse nette ou ça va être 4 500 de PNBV. Donc, un véhicule qui aurait plus de 4 500 de PNBV et qui...

M. Bergeron (Verchères): Mais là on parle de 4 000 de masse nette, là.

M. Bergeron (Gaétan): ...et qui pèserait... C'est ça. L'exemple que vous donniez, vous disiez: Si j'achète un véhicule de 2 000 kg, est-ce qu'il va être visé? 2 000 kg qui aurait une capacité plus de 4 500, là, il n'y en a pas.

M. Bergeron (Verchères): Capacité de 4 500.

M. Bergeron (Gaétan): De PNBV.

M. Bergeron (Verchères): Oui, mais ce n'est pas ça qu'on regarde pour des véhicules privés, qu'on me dit.

M. Bergeron (Gaétan): Au départ, pour être soumis à la vérification mécanique, il faut que ce soit un véhicule... Non, excusez. Le 4 500, vous avez raison. Donc, le véhicule, quand on a vérifié, là, l'application de ça, il n'y avait pas de problème et on n'amenait pas de nouveaux véhicules en vérification mécanique.

Mme Boulet: Benoît, il pense qu'il est capable.

M. Bergeron (Gaétan): Vas-y. Vas-y, Benoît. On va essayer.

M. Ouellette: Tu veux-tu t'en acheter un?

M. Bergeron (Verchères): Non, certainement pas. Je veux juste comprendre, Guy.

M. Cayouette (Benoît): Je vais essayer de vous résumer ça comme ceci: à partir du moment où vous avez un véhicule, aujourd'hui — parlons d'aujourd'hui, là, parce que c'est en fonction d'aujourd'hui — aujourd'hui, un véhicule lourd, c'est 3 000 kg. Vous avez un véhicule de 3 000 kg. Qu'il soit commercial ou pour des fins personnelles, vous êtes visé par la vérification mécanique.

Il y a une exception. Si vous avez un pick-up qui pèse 4 000 kg et vous l'utilisez pour des fins personnelles, lui est exempté. Alors, votre Econoline de tout à l'heure qui pèse 3 500 kg, aujourd'hui, de masse nette, a toujours été visée; elle va continuer à être visée.

M. Bergeron (Verchères): Mais pourquoi est-ce qu'on exclut juste les pick-up? Pourquoi mon Econoline que j'utilise à des fins personnelles, elle va toujours être visée, alors que mon pick-up qui pesait 3 500 ou, je ne sais pas, moi, 3 800, là, lui, il ne sera plus visé?

M. Cayouette (Benôit): Parce que des Econoline qui pèsent plus que 3 000 kg, des caisses fermées qui pèsent plus que 3 000 kg, c'est des cas marginaux, il y en a quelques-uns. Vous prenez toutes les Econoline que vous voyez de plombiers, de menuisiers, de ce que vous voulez, ces gens-là achètent des Econoline généralement parce qu'ils pèsent en bas de 3 000 kg, puis ils ne veulent pas être visés par la réglementation sur les véhicules lourds. Je ne dirai pas que c'est fait exprès, mais en tout cas ça adonne bien.

Les véhicules fermés, quand on parle de véhicules fermés qui pèsent plus de 3 000 kg, là on commence à parler de gros véhicules lourds. Alors, ce n'est pas des... ce n'est pas ces véhicules-là que les gens achètent pour des fins personnelles. Alors, c'est du gros véhicule lourd. Comme Gaétan disait, c'est du six roues avec une boîte en arrière fermée, les camions de livraison, par exemple, qu'on voit, les gens qui ont des «reefers», là, des camions réfrigérés, qui font la tournée des restaurants. Ça, c'est des véhicules commerciaux, pour la plupart. Ils ne l'utilisent jamais pour des fins personnelles.

Mais, pour des fins personnelles, c'est pour ça que je vous disais: On a essayé de cibler la catégorie de personnes qui l'utilisaient pour des fins personnelles, qui pouvait être un peu en haut de 3 000 kg. Bien, dans à peu près tous les cas, ce sont des pick-up qui tirent des «fifth wheel». C'est à peu près ça.

M. Bergeron (Verchères): Puis, un pick-up à 3 500 kg de masse nette, ça existe, ça?

M. Cayouette (Benôit): Ah oui, ça existe, parce que les pick-up, c'est fait fort puis ça a des grosses suspensions, ça a des gros moteurs. Évidemment, parce que vous avez vu la grosseur... probablement que, si vous vous promenez sur le chemin, vous avez vu la grosseur de plus en plus, je dirais, démesurée, je ne veux pas porter de jugement, mais démesurée des «fifth wheel», là. Ça prend des gros camions qui sont faits forts puis qui sont faits robustes pour tirer ça, pas parce que... parce que c'est quand même beaucoup de poids, puis on ne veut surtout pas que les ensembles de véhicules se promènent en ville comme ça sur le chemin, c'est dangereux.

Alors, pour répondre à votre question, là, je m'excuse, là, j'ai été un peu... il a fallu que j'appelle du renfort, mais, pour répondre à votre question, des véhicules fermés de plus de 3 000 kg, vous me demandiez: Pourquoi vous ne les exemptez pas?, parce que généralement ce sont tous des véhicules commerciaux, à quelques exceptions près.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Maintenant, quand on va avoir adopté le 4 000, le 3 000 n'existe plus?

M. Cayouette (Benôit): Le 3 000 n'existe plus. On va...

M. Bergeron (Verchères): Ça veut dire que, si j'ai un véhicule de 3 500, qu'il soit fermé ou non, ça ne change strictement rien. Il ne sera plus visé.

M. Cayouette (Benôit): La seule chose qu'on va modifier, c'est qu'on va passer de 3 000, la notion de 3 000 qu'on a actuellement, à 4 500. Je vous ai expliqué avant le break, là, que c'était un équivalent ou à peu près. Les véhicules qui pèsent...

M. Bergeron (Verchères): Oui, mais pas pour un véhicule à des fins personnelles?

M. Cayouette (Benôit): Non. Les véhicules pour les fins personnelles, ils vont rester à 4 000 kg de masse nette, là.

M. Bergeron (Verchères): C'est 4 000. O.K. Je reviens à mon exemple: j'ai un véhicule de 3 500 kg, fermé ou ouvert. Il n'est pas couvert?

M. Cayouette (Benôit): De masse nette, vous voulez parler, ou de...

M. Bergeron (Verchères): De masse nette.

M. Cayouette (Benôit): De masse nette, 3 500 kg? Ça dépend de son PNBV.

M. Bergeron (Verchères): Oui, mais le PNBV... le PNBV, on n'en tient pas compte pour un véhicule à des fins personnelles.

M. Cayouette (Benôit): Je m'excuse, là. Si vous voulez reprendre. J'ai perdu le fil.

M. Bergeron (Verchères): Bien, ce que je disais, c'est que le PNBV, on n'en tient pas compte. On n'en tient pas compte, le PNBV, pour un véhicule personnel.

M. Cayouette (Benôit): O.K. Je vous reprends ça. Je vais essayer d'être le plus clair possible. Je vous reprends ça. Aujourd'hui, c'est 3 000 kg de masse nette, et l'exemption est pour des véhicules de type pick-up de 4 000 kg de masse nette. Ça, c'est assez clair.

Quand on va passer au nouveau régime de 4 500 kg de PNBV, on oublie la masse nette pour les véhicules, qui sont tous visés. L'exception qu'on garde, on la garde en masse nette. Alors, quand vous me disiez «un véhicule de 3 500 kg de masse nette», un véhicule de 3 500 kg de masse nette, généralement il va avoir un PNBV au-dessus de 4 500 kg, parce que, comme je vous disais avant le break, 3 000 kg de masse nette, c'est à peu près 4 500 kg de PNBV.

M. Bergeron (Verchères): Mais, le PNBV, on n'en tient pas compte pour les véhicules personnels.

M. Cayouette (Benôit): Non, on n'en tiendra pas compte pour préciser l'exemption. Pourquoi? Parce que le PNBV, c'est pour les véhicules commerciaux. Si les gens l'utilisent à des fins personnelles, on va utiliser ce qu'ils ont sur leur certificat d'immatriculation.

M. Bergeron (Verchères): C'est ce que je vous dis.

M. Cayouette (Benôit): On n'a pas cette donnée-là.

M. Bergeron (Verchères): C'est ce que je vous dis. Si, moi, mon véhicule, fermé ou ouvert, il est 3 500, il n'est pas visé par l'obligation de la vérification mécanique.

M. Cayouette (Benoît): À 3 500 de masse nette?

M. Bergeron (Verchères): Oui.

M. Cayouette (Benoît): Il est fort probable qu'il soit visé parce qu'il est fort probable qu'il ait un PNBV d'au-dessus de 4 500 kg.

M. Bergeron (Verchères): Mais, s'il est utilisé à des fins personnelles, on ne tient pas compte du PNBV.

M. Cayouette (Benoît): Bien là, on va vous demander si vous avez une caisse ouverte, puis là on va prendre 3 500 de masse nette avec une caisse ouverte. Vous allez être exclu de ça, vous allez être exempté.

M. Bergeron (Verchères): Puis, même si c'est un véhicule fermé que j'utilise à des fins personnelles, on va tenir compte du PNBV, à ce moment-là?

M. Cayouette (Benoît): Si c'est un véhicule... Ce que je vous dis, c'est qu'il y a très peu de chances que vous ayez un véhicule pour fins personnelles qui pèse 3 500 kg de masse nette. Très peu probable.

Pour vous donner un exemple, un Econoline, si on va sur le site de Ford, là, un Econoline 2010, aujourd'hui, son poids net, c'est 2 390 kg, alors bien en deçà du 3 000 kg. Il n'est pas visé aujourd'hui. Son PNBV, c'est 3 901 kg; il ne sera pas visé demain matin non plus. La très grande...

M. Bergeron (Verchères): 3 901.

M. Cayouette (Benoît): 3 901, oui, c'est ça. Ça, c'est le PNBV. Donc, le véhicule qui pèse, à vide, 2 390, vous pouvez le charger jusqu'à concurrence qu'il pèse, avec son chargement, 3 901 kg.

Une voix: ...celui de 3 500 va être au-dessus de 4 500 de PNBV.

M. Cayouette (Benoît): Alors, cette personne-là n'était pas visée autrefois, ne sera pas visée. Si c'est un Econoline que vous utilisez pour des fins personnelles... dans les années soixante-dix, on en voyait beaucoup, là. À ce moment-là, ce véhicule-là n'a jamais été visé, ne sera toujours pas visé.

Mme Boulet: ...

M. Bergeron (Verchères): Oui, mais on n'a pas fini de régler ça encore.

La Présidente (Mme Doyer): Il ne vous reste plus beaucoup de temps.

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

La Présidente (Mme Doyer): C'est parfait. Ça adonne bien. Alors, ça va, je n'ai plus d'interventions? Alors, est-ce que l'amendement à l'article 39 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): L'article 39, amendé, est donc adopté?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ah, c'est seulement l'amendement qu'on a discuté, parce que l'amendement remplaçait l'article 39, M. le député. C'est pour ça.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Au complet. C'est correct. C'est bon.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Alors, l'article 39, amendé, est donc adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Merci. Alors, Mme la ministre, vous en êtes où?

Mme Boulet: L'article 49.

Une voix: Il y a un amendement.

Mme Boulet: C'est: Supprimer l'article 49, tout simplement. Alors, cet amendement est en concordance avec l'amendement prévu à l'article 39 du projet de loi qui laisse à l'article 72 du chapitre 14 des lois de 2008 le remplacement de la notion de masse nette de 300 kg par la notion de poids nominal brut... de 3 000, excusez-moi, de 3 000 kg par la notion de poids nominal brut de 4 500 kg.

M. Bergeron (Verchères): Là, je comprends que c'est un amendement de concordance, mais là on parle de l'article 72 du chapitre 14 des lois de 2008, le remplacement... qui laisse à l'article 72 le remplacement de la notion de masse nette de 3 000 kg par la notion... qui laisse le remplacement. Qu'est-ce qu'on veut dire, qui laisse le remplacement de la notion de masse nette de 3 000 kg par la notion de poids nominal brut de 4 500 kg?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. Bergeron. J'ai votre assentiment?

M. Bergeron (Verchères): Bien sûr.

La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr. Alors, nous vous écoutons.

● (20 h 10) ●

M. Bergeron (Claude): Alors, la notion de 4 500 kg avait déjà été adoptée par l'Assemblée nationale en 2008. Alors, c'est tout simplement pour la laisser dans la loi de 2008 et non pas l'inclure dans la modification qu'on a faite par l'article 39, pour que ces deux dossiers-là, le dossier des pick-up de moins de 4 000 kg, là, que ça chemine indépendamment du dossier du remplacement de 3 000 kg par 4 500 kg.

M. Bergeron (Verchères): Je peux-tu faire juste une petite vérification, s'il vous plaît?

(Consultation)

M. Bergeron (Verchères): ...on voulait l'enlever puis qu'on a réalisé que ce n'était pas une bonne idée de l'enlever?

M. Bergeron (Claude): C'est parce que ça va permettre de les adopter à des moments différents.

M. Bergeron (Verchères): Pardon?

M. Bergeron (Claude): Ça va permettre de les adopter à des moments différents. Comme par exemple, pour l'exclusion de la vérification mécanique pour les véhicules de moins de 4 000 kg, bien ça va permettre d'adopter ça plus rapidement, si on veut, que par rapport à la notion de PNBV, où M. Cayouette expliquait qu'il y a encore du travail à faire. Donc, c'est pour ça qu'on les a dissociés, pour ne pas que ça se retrouve dans le même amendement.

M. Bergeron (Verchères): Bon. Là, si je comprends bien, si on ne supprime pas le paragraphe 2° de l'article 521, ça veut dire qu'on maintient la notion de remplacement, comme on le disait tout à l'heure, dans le paragraphe 5° du premier alinéa, de la masse nette qui est de plus de 3 000 kilogrammes par le poids nominal brut qui est de 4 500 kg ou plus.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Kilogrammes, je veux dire. Mais il n'est pas prévu de le retirer éventuellement, ce deuxième alinéa là?

M. Bergeron (Claude): Bien, cette loi-là, là, elle a... si on... quand on regarde l'article 49, là, l'article 72 auquel on réfère, c'est une loi déjà adoptée, là. Donc, cette loi-là, il ne reste simplement qu'à passer un décret pour faire entrer en vigueur cet article 72 là, pour qu'il vienne... pour que ça opère.

M. Bergeron (Verchères): Je comprends. Mais il n'est pas question de retirer le deuxième ultérieurement?

M. Bergeron (Claude): Non. Non, non.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Pourquoi avait-on envisagé de le retirer là, dans le projet de loi n° 71?

M. Bergeron (Claude): Bien, comme je vous dis, c'était parce qu'on pensait, quand on l'avait écrit, qu'on pouvait faire entrer en vigueur les deux, la notion de 4 500 kg puis la notion de véhicule de moins de 4 000 kg, là.

M. Bergeron (Verchères): Mais, même quand vous allez faire entrer l'autre notion en vigueur, vous ne retirez pas le deuxième alinéa?

M. Bergeron (Claude): Non, non, parce que, regarde, on va tout simplement... ça va rester dans l'autre loi, ça. On ne touchera pas l'entrée en vigueur de la loi de 2008.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Alors, pourquoi voulait-on le retirer dans le projet de loi initial si, de toute façon, l'objectif, c'était de le conserver pour plus tard? Ma question, est-ce qu'elle est claire?

M. Bergeron (Claude): Non, c'est... Au moment de la présentation, au moment de l'écriture de la loi, du projet de loi n° 71, l'intention, c'était de fusionner ces deux modifications-là en une seule modification. Mais là, entre la présentation du projet, l'automne passé...

M. Bergeron (Verchères): Alors, comme on a décidé de ne pas les fusionner puis d'y aller différemment, ça ne servait plus à rien de l'effacer.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. Entre la... C'est ça.

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

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'amendement à l'effet de supprimer l'article 49 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

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

Mme Boulet: On va faire Courses de rue, «car surfing» et action imprudente. Il restait 33 et 33.2. Alors, je vais lire 33. C'est un amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, on vous écoute.

Mme Boulet: Alors, 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 — bien, je vais attendre — «480, 481, 482»;

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 480.1 concernant l'interdiction pour une personne de moins de 16 ans qui conduit un cyclomoteur de transporter un passager.

Une voix: On a déjà discuté là-dessus.

Mme Boulet: C'est ça.

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

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, je cherche simplement à me resituer par rapport à la discussion

que nous avons eue, là, où il était question de deux types d'infractions pour une... deux types de pénalités pour des infractions analogues, pour deux types d'infractions analogues. Alors, ça vient... Oui?

Mme Boulet: ...si vous permettez.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, consentement?

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. Nolin.

M. Nolin (Patrick): Bonjour. Patrick Nolin, du ministère... de la Direction des affaires juridiques au ministère des Transports.

Donc, la discussion portait effectivement sur la valeur des amendes versus le conducteur qu'on pourrait qualifier d'ordinaire et le conducteur plus professionnel qui était le conducteur d'autobus ou de minibus transportant des écoliers. On se posait la question pourquoi il y avait une grande différence entre les deux et pour quelle raison était fixé le 200 \$ à 300 \$.

Nous avons été consulter un peu les débats de l'adoption du projet de loi en 1987... en 1986, qui est entré en vigueur en 1987. Les débats ne sont pas très éloquentes sur le motif qu'a justifié le législateur.

Toutefois, avec analyse, on a regardé un peu pour quelle raison ce montant-là avait été fixé de 200 \$ à 300 \$, et, notre réponse, on l'a trouvée un peu dans la section qui concerne les véhicules affectés au transport des écoliers, puis cette section-là se compose des articles 454 et suivants du Code de la sécurité routière. La majorité des infractions dans cette section-là qui peuvent être reprochées soit à un conducteur ou soit à des gens qui dépassent un autobus scolaire, ou des choses comme ça, donc cette catégorie-là, les amendes sont de 200 \$ à 300 \$. Donc, on constate que l'harmonie que le législateur a voulu faire en mettant l'amende de 200 \$ à 300 \$, c'était pour l'harmoniser avec les dispositions qui concernent le transport d'écoliers.

Donc, je pourrais vous référer, par exemple, à l'article 455 du Code de la sécurité routière. On nous dit: «Le conducteur d'un autobus ou [un] minibus affecté au transport [des écoliers] doit s'assurer que toutes les personnes sont assises avant de mettre son véhicule en mouvement et qu'elles le demeurent pendant le trajet.» La peine, suivant l'article 510, bien c'est de 200 \$ à 300 \$.

Donc, c'est sur cette foi-là que nous croyons que dans le fond l'article a été mis comme ça, parce que, si nous tentions de garder le même ratio, par exemple de 30 \$ à 60 \$, et on voulait faire passer ce même ratio là pour les conducteurs professionnels, on se ramasserait avec des amendes de 1 335 \$ à 2 000 \$, ce qui serait plutôt aberrant, là, dans le corpus législatif. Donc, à notre avis, c'est un peu la justification, là, pour laquelle le législateur l'avait fixée à 200 \$ à 300 \$. Et, par la modification, bien on viendrait mettre l'ensemble des infractions de 200 \$ à 300 \$, puis elles seraient toutes dans l'article 510.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente.

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

M. Bergeron (Verchères): Si je me souviens bien, il y avait une autre question qui avait retenu mon attention

la dernière fois, en plus de celle qui avait retenu mon attention la fois d'avant, c'est le fait que vous aviez évoqué l'existence d'une autre infraction, sanctionnée par une autre fourchette de sanctions ou une autre fourchette de pénalités, et on n'avait pas réussi à déterminer ce qui pouvait expliquer ce double standard et le fait que les policiers pouvaient se retrouver dans une situation où ils pouvaient appliquer soit une sanction avec une pénalité ou l'autre sanction avec l'autre pénalité.

Alors, ma question était: Pourquoi maintenir ce double standard pour des infractions qui sont très analogues? Pourquoi ne pas uniformiser tout cela et éviter ce genre de situation où le policier doit choisir entre, pour une infraction x, tel texte de loi avec telle pénalité ou tel autre texte de loi avec telle autre pénalité?

● (20 h 20) ●

Une voix: Contexte factuel, Marie-Michèle.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous avons une nouvelle venue.

Une voix: Pas Bergeron, hein?

La Présidente (Mme Doyer): Pas Mme Bergeron, là, oui.

Une voix: Non, ce n'est pas Mme Bergeron.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'ai le consentement, M. le député?

Une voix: Vous avez le consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, en vous nommant, avec votre fonction au ministère.

Mme Dion (Marie-Michèle): Marie-Michèle Dion, chef de service du conseil et soutien aux partenaires à la Direction du transport terrestre des personnes.

Pour répondre à votre question, c'est que les infractions auxquelles vous faites mention sont contenues dans le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves, qui existe depuis 1997. Et, ce règlement-là, auparavant il y avait un autre règlement qui existait, depuis au moins, de mémoire, 1983, qui était le règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des écoliers. Et ces règlements-là prévoyaient des règles très précises sur le nombre d'élèves par banquette d'autobus d'écoliers, et le règlement actuel a repris ces dispositions-là, donc un maximum de trois élèves par banquette d'autobus d'écoliers, et l'allée centrale dégagée, et les élèves doivent être assis de façon sécuritaire. Alors, ce règlement-là est appliqué, dans la très grande majorité des cas, par les contrôleurs routiers, qui, vous savez, les opérations Orange, etc., à tous les ans, qui font des inspections des véhicules, puis tout ça. C'est ce règlement-là qui va être appliqué de façon majoritaire, là, par nos contrôleurs routiers, quand le Code de la sécurité routière, de façon plus générale aussi, va être beaucoup plus appliqué par les policiers, les corps policiers municipaux ou la Sûreté du Québec.

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

M. Bergeron (Verchères): Oui, bien, merci infiniment pour cette explication, mais ça ne me dit pas pourquoi on a décidé de maintenir ce double standard. Quand vous me dites: Les contrôleurs routiers vont généralement appliquer le règlement sur les véhicules routiers affectés au transport d'écoliers, plutôt que les dispositions qu'on a sous les yeux actuellement, mais il n'en demeure pas moins qu'un policier ou un contrôleur routier pourrait vouloir appliquer plutôt les dispositions qu'on est en train d'adopter, avec la fourchette de sanctions, la fourchette de pénalités qu'on a sous les yeux.

Alors, la question demeure: Pourquoi ce double standard pour des infractions qui sont très analogues, somme toute?

Mme Dion (Marie-Michèle): C'est analogue, mais la disposition réglementaire qui existe est beaucoup plus précise. Et ce règlement-là, en réalité, c'est un devoir des conducteurs qui est inscrit là, mais il va aussi servir aux commissions scolaires, qui planifient leurs parcours, qui déterminent quels élèves ont droit au parcours, quels autobus elles vont utiliser, puis tout ça, ce qui fait qu'avec la norme qui est inscrite là la planification se fait beaucoup plus facilement.

Il n'y a pas énormément... On a fait ressortir — mon Dieu! M. Nolin est parti — on a fait ressortir le nombre d'infractions qui ont été données pour l'article 46, là, qui est le maximum de trois élèves par banquette, et, en 2009-2010, pour le moment, on est à 11 constats d'infraction, ce qui n'est pas énorme, là. Et donc c'est ça. Alors, ce règlement-là sert aussi de «guideline», là, si vous voulez, là, dans l'application quotidienne par les transporteurs et les commissions scolaires.

426 est inclus dans un article qui englobe toutes les dispositions concernant les passagers, peu importe le type de véhicule, tandis que l'autre touche uniquement au transport des élèves.

M. Bergeron (Verchères): Je comprends, mais l'amendement tel qu'on est en train de l'adopter semble avoir un effet sur le transport d'écoliers aussi dans le... Non?

Une voix: Non.

M. Bergeron (Verchères): Alors, le 200 \$ à 300 \$, là, qui s'applique ici, là, est...

M. Nolin (Patrick): C'est déjà le cas.

Mme Dion (Marie-Michèle): C'est déjà le cas.

M. Nolin (Patrick): Si vous regardez actuellement l'article 506 du code, donc l'article 506 du code prévoit que «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, dans son cas, ça va être le statu quo. Il n'y a pas d'augmentation de l'amende. C'est la même amende qui va être applicable.

M. Bergeron (Verchères): L'article 426, c'est lequel, ça?

M. Nolin (Patrick): L'article 426, ça, c'est: «Le conducteur d'un véhicule routier construit après 1973 ne peut

transporter plus de passagers qu'il n'y a de places munies d'une ceinture...» Et puis là, après ça: «Si [le] véhicule ne comporte pas de ceintures de sécurité installées par le fabricant à toutes les places dédiées à des passagers, le conducteur de ce véhicule ne peut transporter plus de passagers qu'il n'y a de places disponibles...»

Donc, c'est un critère général de dire qu'il n'y a pas plus de places disponibles, alors que, dans celui-là des... pour le transport scolaire, on y va avec trois écoliers par banc, maximum. Puis, pour ce qui est du montant de l'amende, bien il va devenir... il va être maintenu de 200 \$ à 300 \$, puisqu'il va passer à l'article 510.

M. Bergeron (Verchères): Puis, dans le cas de l'autre, c'est quoi, l'article, là, la disposition concernant les trois passagers par banc? C'est quoi, la pénalité? C'est quoi, la fourchette?

M. Nolin (Patrick): La pénalité, c'est... Il y a deux régimes de pénalités. Le premier, c'est 125 \$ à 375 \$ pour une première infraction et d'au moins 250 \$ à, maximum, 750 \$ pour chaque cas de récidive.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Alors, ma question demeure: Pourquoi maintenir deux régimes différents pour des infractions qui sont somme toute analogues?

M. Nolin (Patrick): Bien, c'est parce qu'on a un régime qui est quand même commun. Donc, l'article 426, c'est le régime commun pour l'ensemble des conducteurs. Donc, on n'est pas venu exclure le conducteur d'un autobus dans cet article-là. Et puis, comme on dit, celui-là, dans le règlement, c'est le critère de trois par banc, alors que, dans l'autre cas, c'est le nombre de places disponibles.

On pourrait arriver dans un transport scolaire puis avoir des gens qui, comme si on prend les élèves de cinquième secondaire, il en rentre deux par banc. Donc, un policier pourrait intervenir pour dire: Bien, regardez, vous avez des gens en trop dans l'autobus, parce qu'ils ne rentrent pas dans le banc de façon sécuritaire. Donc, il pourrait avoir... intervenir en vertu de 426, parce qu'en vertu du règlement, bien, il serait conforme, puisqu'il y aurait trois personnes dedans.

M. Bergeron (Verchères): Alors, pourquoi, dans un cas comme celui-là, ce serait seulement de 100 \$ à 200 \$, alors que, dans l'autre cas, c'est 150 \$, ou je ne sais pas trop quoi?

M. Nolin (Patrick): Bien, dans le cas actuel, c'est 200 \$ à 300 \$, alors que, dans le cas du règlement, c'est 125 \$ aller à 300 \$, là.

M. Bergeron (Verchères): Dans le cas d'une première offense.

M. Nolin (Patrick): D'une première offense, c'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Dans le cas d'une deuxième offense, c'est toujours de 200 \$ à 300 \$.

M. Nolin (Patrick): 250 \$...

Une voix: 250 \$ à 750 \$.

M. Bergeron (Verchères): Non, mais c'est toujours de 200 \$ à 300 \$, en vertu de l'article 426.

M. Nolin (Patrick): 426, oui.

M. Bergeron (Verchères): Est-ce que c'est moins grave d'avoir deux gros gaillards de cinquième secondaire sur un même banc pour une deuxième offense que d'avoir trois plus petits de premier secondaire ou quatre petits de... ou quatre petits de premier secondaire sur un banc?

M. Nolin (Patrick): Bien, je vous dirais que, moi, je ne peux pas voir. Ce n'est pas plus grave dans un cas comme dans l'autre, c'est juste que les infractions, le régime de peines qui est prévu actuellement, c'est celui-là. Il est harmonisé avec le reste du Code de la sécurité routière. Puis on ne voit pas, en tout cas de par le nombre de constats, on ne voit pas non plus un problème récurrent qui nécessite d'augmenter les amendes, aussi, là.

M. Bergeron (Verchères): Non, je comprends très bien, mais vous m'avez... j'ai comme l'impression que vous m'avez éclairé sur le fait que, si on se retrouve avec trois gaillards de cinquième secondaire sur un banc, en vertu du règlement, numéro 46, il n'y a pas de problème. Mais le policier pourrait vouloir invoquer celui-là, le 426, pour dire: Il y en a un, problème, parce qu'il y a manifestation trop de monde sur ce banc-là. Même s'ils sont trois, il y a comme trop de... il y a comme trop de poids pour... ou trop de... ça déborde.

M. Nolin (Patrick): Mais il existe aussi dans le règlement l'article 47 qui... «[En] outre [de] l'article 46, le conducteur d'un autobus d'écoliers doit s'assurer, lors d'un transport, que les élèves soient assis de façon sécuritaire et que rien n'obstrue l'allée centrale.» Donc, il pourrait aussi, si un contrôleur routier le constatait, par exemple, appliquer cet article-là avec les mêmes pénalités que pour l'article 46.

● (20 h 30) ●

M. Bergeron (Verchères): Mais là je reviens à mon problème de départ, dans ce cas-là. Mon problème de départ, c'est: Pourquoi maintenir pour les autobus cette disposition-là qui, au fond, ne sert strictement à rien, puisqu'existe l'article 46?

M. Nolin (Patrick): Bien là, dire qu'elle ne sert à rien... Elle peut être appliquée par notamment les policiers, qui connaissent peut-être beaucoup mieux le Code de la sécurité routière, ils sont plus... ils sont plus...

Une voix: Aguerris?

M. Nolin (Patrick): Aguerris, justement, à utiliser, à appliquer le code versus le règlement, qui est peut-être un domaine plus spécialisé, justement, que les contrôleurs routiers appliquent plus fréquemment.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Alors, un policier qui appliquerait le Code de la sécurité routière, si le conducteur de l'autobus se fait poigner par un policier, il a une chance d'avoir une contravention moins élevée que s'il se fait attraper par... ou vice-versa, s'il se fait attraper par un contrôleur routier.

M. Nolin (Patrick): Bien, tout dépendant du policier, qu'est-ce qui va vouloir être appliqué, aussi, là. Il

faut comprendre que l'agent, dans un tel cas, il a aussi un pouvoir d'appréciation. On peut comparer ça, par exemple, à... Des fois, il y a des poursuites qui peuvent être prises en vertu du Code criminel pour certaines infractions routières, tandis qu'il y en a d'autres qui peuvent être prises par le Code de la sécurité routière. Les peines sont différentes. C'est une analyse de la preuve qui est faite par les gens qui ont le dossier. Il y a une certaine appréciation. Que ce soient... Par exemple, des actions dangereuses, dans le Code de la sécurité routière, sont punies différemment que si on y va avec une négligence criminelle avec un véhicule, en matière criminelle. Donc, il est fréquent que, dans notre corpus législatif, il y a des infractions qui peuvent être englobées dans l'une et dans l'autre avec des régimes de peine différents.

M. Bergeron (Verchères): Mais là ce que je comprends, c'est que ce n'est pas juste laissé à l'appréciation de l'agent de la paix. On a carrément deux types d'agents de la paix qui, selon la connaissance plus fine qu'ils ont de l'un des deux textes, vont appliquer telle peine dans un cas puis telle autre peine dans l'autre cas.

M. Nolin (Patrick): C'est le cas, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Me Nolin.

M. Nolin (Patrick): C'est le cas. Effectivement, il y a des policiers qui, peut-être, connaissent mieux le Code de la sécurité routière...

M. Ouellette: L'appréciation des faits. C'est ça.

M. Nolin (Patrick): En grande partie, oui, ça peut être basé sur l'appréciation des faits.

M. Ouellette: Le pouvoir discrétionnaire du policier.

Des voix: ...

M. Ouellette: Oh! Oh! Il y a des sceptiques dans la salle.

M. Bergeron (Verchères): Pour le pouvoir discrétionnaire du policier?

Une voix: Le pouvoir absolu.

M. Ouellette: Non, non.

M. Lemay: Absolu et discrétionnaire.

M. Ouellette: Arrêtez de lire les journaux.

M. Lemay: Moi, j'écoute Claude Poirier!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): Y a-t-il moyen d'essayer d'harmoniser, autant que faire se peut, les pénalités? C'est-à-dire quelque chose qui est envisageable?

M. Nolin (Patrick): C'est une question...

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

M. Nolin (Patrick): C'est possible.

M. Ouellette: Ça pourrait-u être de 125 \$ à 375 \$ pour une première infraction, comme on a déjà là, on a dans les 200 \$ «flat».

M. Nolin (Patrick): C'est possible, oui.

M. Ouellette: Bon.

M. Bergeron (Verchères): On peut-u suspendre pour vous permettre d'évaluer ça?

Mme Boulet: Non. On va continuer puis on va revenir sur cet article-là. On va le suspendre.

Une voix: Pour une troisième fois.

M. Bergeron (Verchères): On va y arriver, là. Il ne faut pas désespérer, on va y arriver.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que nous suspendons l'amendement à l'article 33. Mme la ministre, vous allez à quel article?

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, on irait avec le 0,05, là, avec l'article 3.1.

M. Bergeron (Verchères): 3.1.

Mme Boulet: Oui.

M. Bergeron (Verchères): On commence avec ça, 0,05?

Mme Boulet: Oui.

M. Bergeron (Verchères): Vous ne voulez pas y aller avec le casque ou le zéro alcool pour 21 ans et moins? Vous y allez tout de suite dans le «crunch»?

M. Ouellette: Yes.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Alors, «crunchons».

M. Ouellette: Il n'y a plus de cérémonie avant 10 h 30, ça fait qu'on va «cruncher» tout de suite.

M. Bergeron (Verchères): De cérémonie? Alors, c'est l'article quoi? 3 point...

Mme Boulet: 3.1, c'est sur les récidivistes.

M. Bergeron (Verchères): Il ne restait plus rien en suspens sur lequel on voulait revenir?

Mme Boulet: C'est parce qu'il y a de la concordance entre le remisage et la saisie de véhicule, il y a de la concordance avec le 0,05 d'alcool.

M. Bergeron (Verchères): Véhicules lourds, véhicules outils, règles pour les piétons et les cyclistes?

Mme Boulet: Oui, mais on aimerait ça passer au 0,05, s'il vous plaît.

M. Bergeron (Verchères): Bon, bien, passons au 0,05, allons-y.

Alcoolémie

La Présidente (Mme Doyer): Alors, oui, je vous écoute.

Mme Boulet: Merci, Mme la Présidente. Alors, l'article 3.1: Insérer, après l'article 3, le suivant:

3.1. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 202, des suivants:

«202.0.1. Lorsqu'une personne a été déclarée coupable d'une infraction reliée à l'alcool, commise avec un véhicule routier, et qu'au cours des 10 années précédant la déclaration de culpabilité cette personne a fait l'objet d'au moins deux déclarations de culpabilité reliées à l'alcool ou d'au moins une déclaration de culpabilité reliée à une alcoolémie élevée, au refus de fournir un échantillon d'haleine ou à un délit de fuite, la Société doit:

«1° interdire de mettre ou de remettre en circulation tout véhicule routier immatriculé à son nom;

«2° refuser d'immatriculer tout véhicule routier à son nom, sauf si le cédant ou le locateur [ayant] obtenu, le jour de la cession ou de la location du véhicule ou dans les 10 jours précédents, conformément à l'article 611.1, la confirmation de la Société qu'il n'y avait pas d'empêchement de procéder à la cession ou à la location du véhicule en vertu du présent code.

«La Société doit prendre les mêmes mesures lorsqu'elle reçoit une déclaration de culpabilité pour une infraction reliée à une alcoolémie élevée, au refus de fournir un échantillon d'haleine ou à un délit de fuite et qu'au cours des 10 années précédant la déclaration de culpabilité, la personne a fait l'objet d'au moins une déclaration de culpabilité pour l'une de ces infractions ou pour une infraction reliée à l'alcool.

«L'interdiction de mettre ou de remettre en circulation un véhicule routier immatriculé au nom d'une personne visée au premier alinéa et le refus d'immatriculer un véhicule routier à son nom ne s'appliquent pas:

«1° lorsque le véhicule doit être conduit par un tiers pour le compte de cette personne dans le cadre des activités de l'entreprise de cette personne;

«2° lorsque le véhicule est muni d'un antidémarrreur éthylométrique agréé par la Société et qu'un permis autorise la personne à conduire un véhicule mais uniquement si le véhicule est muni d'un tel dispositif.

«Les mesures prévues au premier alinéa prennent effet dès que la Société reçoit la déclaration de culpabilité du greffier d'une cour de justice et elles sont levées lorsque la personne obtient un permis de conduire qui n'est pas assorti de la condition de conduire uniquement un véhicule muni d'un antidémarrreur éthylométrique agréé par la Société.

«202.0.2. Une personne ne peut acquérir ou prendre en location un véhicule routier lorsqu'elle fait l'objet des mesures prévues à l'article 202.0.1.

«202.0.3. Pour l'application de l'article 202.0.1, on entend par:

«1° "un délit de fuite": une infraction à l'article 249.1 du Code criminel ou aux paragraphes 1, 1.2 ou 1.3 de l'article 252 du Code criminel;

«2° "une infraction reliée à l'alcool": une infraction à l'article 253 ou aux paragraphes 2, 2.1, 3 ou 3.1 de

l'article 255 du Code criminel pour laquelle aucune décision d'un tribunal ne fait état que la concentration d'alcool dans le sang du contrevenant au moment où l'infraction a été commise était supérieure à 160 mg d'alcool par 100 ml de sang;

«3° "une infraction reliée à une alcoolémie élevée": une infraction à l'article 253 ou aux paragraphes 2, 2.1, 3 ou 3.1 de l'article 255 du Code criminel pour laquelle une décision d'un tribunal fait état que la concentration d'alcool dans le sang du contrevenant au moment où l'infraction a été commise était supérieure à 160 mg d'alcool par 100 ml de sang;

«4° "un refus de fournir un échantillon d'haleine": une infraction au paragraphe 5 de l'article 254 ou aux paragraphes 2.2 ou 3.2 de l'article 255 du Code criminel.»

Ces dispositions visent à faire en sorte qu'à la suite de déclarations de culpabilité un multirécidiviste de l'alcool au volant soit privé du droit de mettre ou de remettre en circulation un véhicule routier de même que du droit d'immatriculer un véhicule à son nom et ne puisse non plus faire l'acquisition de véhicules.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, nous allons avoir une discussion, j'imagine, générale, M. le député de Verchères, sur cet article 3.1.

M. Bergeron (Verchères): Alors, si je comprends bien, le resserrement qui est prévu pour les multirécidivistes, c'est de faire en sorte qu'ils puissent remettre en circulation un véhicule routier et... Ce n'est pas ce que j'ai dit?

Une voix: Non, tu as dit «qu'ils puissent remettre».

Mme Boulet: Qu'ils puissent.

M. Bergeron (Verchères): Non, non. Qu'ils ne puissent pas, évidemment, remettre en circulation un véhicule routier puis qu'ils ne puissent pas non plus immatriculer un véhicule à leur nom ou faire l'acquisition de véhicules. Et ça, c'est une interdiction qui durerait pour une période de?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre. Woupl! Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Avec votre permission. Alors, aussi longtemps que durerait éventuellement leur interdiction de conduire ou la suspension du permis de conduire, à moins que cette personne-là décide d'adhérer au programme d'antidémarrreur, auquel cas, on le sait, la clientèle à risque, c'est toujours mieux de la voir conduire un véhicule muni d'un antidémarrreur que de la priver d'un permis de conduire, parce qu'elle est très susceptible de conduire de toute façon.

● (20 h 40) ●

Mme Boulet: Alors, c'est une deuxième récidive pour le 0,08 ou une première récidive à 160 mg.

Une voix: 0,16.

M. Bergeron (Verchères): Puis ça, la durée, elle est précisée dans le jugement, j'imagine?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, c'est ça. Alors, en vertu de la condamnation au Code criminel, il y a une durée

de révocation, puis il y en a qui sont déjà prévues au Code de la sécurité routière.

À titre d'exemple, quelqu'un qui commettrait, là, une deuxième infraction, qui a déjà été condamné une première fois avec un taux d'alcoolémie, là, supérieur à 0,16, en vertu de... à la déclaration... quand on va recevoir la déclaration de culpabilité, en vertu du Code criminel, en vertu du CSR, son permis est révoqué pour cinq ans. Alors donc, la durée sera équivalente à cette durée-là, à moins que la personne n'adhère à ce que j'expliquais tantôt, au programme d'antidémarrreur.

M. Bergeron (Verchères): Et, si la personne adhère au programme d'antidémarrreur, à ce moment-là, toutes les autres restrictions sont levées?

Mme St-Cyr (Johanne): ...toutes les autres. Celles liées au véhicule, effectivement, là, ce qu'on expliquait, là, l'interdiction de circuler, oui, de facto, l'interdiction serait levée. Par contre, si la personne n'adhère pas à un tel programme, l'interdiction est maintenue.

M. Bergeron (Verchères): Si elle adhère au programme, est-ce que c'est automatique ou est-ce qu'il y a une période pendant laquelle elle doit malgré tout ne pas conduire de véhicule avant d'avoir droit d'adhérer au...

Mme St-Cyr (Johanne): Il y a une période qui est de rigueur, en vertu du Code criminel, qui varie selon la durée de la sentence qui est donnée par le juge. À titre d'exemple, la période de révocation minimale pour une première offense, c'est trois mois; la période minimale dans le cas d'une deuxième offense, c'est six mois; puis là j'oublie celle pour la troisième et suivantes. Mais il y a nécessairement une espèce de délai de rigueur, là, une période pendant laquelle la personne n'a pas le droit de bénéficier du privilège de conduire avec un antidémarrreur.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Donc, qu'elle adhère ou qu'elle n'adhère pas, il y a une période de pénalité, là, pendant laquelle...

Mme St-Cyr (Johanne): C'est ça, puis il n'y a rien à faire, il y a une période de pénalité fixe.

M. Bergeron (Verchères): Et ça, est-ce que ça comprend les peines de prison ou c'est consécutif aux peines de prison, quand il y a une peine de prison?

Mme St-Cyr (Johanne): Là, ça, on tombe dans le Code criminel, et je ne suis pas spécialiste, là. Je ne sais pas si Claude peut répondre?

M. Bergeron (Claude): Je ne pourrais pas répondre à votre question là-dessus, moi non plus. C'est parce que ça, c'est vraiment... ces pénalités-là dont on parle, là... bien, dans le fond, ce n'est pas une pénalité, c'est prévu directement par le Code criminel, là. Ce n'est pas prévu par notre loi. Nous, dans le fond, dans le Code de la sécurité routière, ce qu'on prévoit, c'est quand... parce qu'il ne faut pas rendre inopérant le Code criminel dans une loi provinciale. Alors, c'est dans la mesure où il n'y a pas une interdiction de conduire prononcée par le tribunal, qui l'empêche, nous, on va donner accès au programme. Donc, dans les... Ça va dépendre de la décision du juge, là.

M. Bergeron (Verchères): Admettons qu'un individu x doit passer telle période en prison, est-ce que la période d'interdiction minimale, mettons, de six mois, dans le cas qui nous intéresse, s'applique après que la personne soit sortie de prison, puis, au terme du six mois, là, elle peut adhérer au programme éthylométrique, ou est-ce que la période de six mois court pendant la période que la personne est en prison?

M. Bergeron (Claude): Je n'ai pas la réponse à cette question-là.

M. Bergeron (Verchères): Y a-tu quelqu'un qui peut l'avoir?

La Présidente (Mme Doyer): Qui aurait cette réponse?

M. Bergeron (Verchères): Parce qu'il me semble que l'interdiction ne devrait pas courir pendant la période...

Des voix: ...

M. Bergeron (Verchères): Ah, bien ça, on peut... Ça, l'interdiction, c'est nous qui avons le pouvoir là-dessus. On peut déterminer que ça va être après la période d'incarcération, que ça ne puisse pas courir pendant la période d'incarcération.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Non, bien...

Mme St-Cyr (Johanne): Excusez-moi, j'ai l'information, Mme la Présidente.

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

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, l'information qu'on vient de me donner, c'est qu'on me dit que la période de révocation va commencer une fois la période d'emprisonnement terminée.

M. Bergeron (Verchères): Voilà. C'est excellent.

Mme Boulet: C'est ça qu'il... C'est ça qu'il voulait.

M. Bergeron (Verchères): Excellent.

La Présidente (Mme Doyer): Redites ça. Je veux bien comprendre, moi, cette chose-là.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Alors, on m'indique que la période de révocation débiterait une fois la période d'emprisonnement terminée.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. Voilà. Merci. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, l'alinéa, ou le paragraphe 2°, là, «refuser d'immatriculer tout véhicule routier à son nom, — ça, c'est clair — sauf si le cédant ou le locateur avait obtenu, le jour de la cession...» Je ne le lirai pas tout, mais le reste n'est vraiment pas clair.

Et comme, dans les notes explicatives, on n'y fait pas vraiment... Alors, je vous avoue que... «véhicule ou dans les 10 jours précédents»... Alors là, si on parle de location de véhicule ou... C'est parce que ce que je comprends, c'est que la personne n'a pas le droit de circuler, point, que ce soit sa voiture, une voiture louée, une voiture empruntée, et là, ici, ce paragraphe-là, pour moi, «sauf si le cédant ou le locateur avait obtenu»...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que c'est M. Bergeron? M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): L'intention de cette disposition-là, c'est de ne pas empêcher le cours normal des opérations commerciales, là. S'il y avait déjà négociation entre un marchand et un consommateur puis que ce marchand-là avait... il avait à prouver sa bonne foi en vérifiant au système de réponse vocale interactive, là, auquel le public a accès, pour vérifier la validité de l'immatriculation ou des sanctions chez un conducteur, alors, dans la mesure où il avait à prouver sa bonne foi, on n'empêchera pas le cours normal des transactions commerciales.

M. Lemay: Donc, quelqu'un qui est sous le coup d'une interdiction de conduire pourrait s'acheter une voiture, s'il était en voie de?

M. Bergeron (Claude): C'est ça. S'il était dans... Bien, s'il était en voie de, O.K., comme tel, s'il était en voie de, puis qu'il avait vérifié, puis qu'au moment de la vérification il n'y avait pas de sanction valide au dossier de la personne, bien là, on va laisser... il va pouvoir... il va pouvoir, comme tel, acquérir le véhicule. Puis le cédant va pouvoir céder le véhicule à cette personne-là, le marchand.

M. Lemay: Par curiosité, est-ce que cette situation-là arrive souvent? Pour que vous pensiez à faire cette nuance... Quelqu'un qui a...

M. Bergeron (Claude): Bien, c'est-à-dire, c'est une concordance qu'on a faite. La même chose quand on a fait pour les non-paiements d'amendes, où, là, quand on reçoit du percepteur des amendes des avis comme quoi il faut suspendre un permis de conduire, puis qu'il faut aussi empêcher l'immatriculation du véhicule, à ce moment-là, pour éviter que les gens, vu qu'ils recevaient d'avance la décision, ils reçoivent la décision 15 jours avant, pour éviter que les gens viennent, à ce moment-là, acheter un véhicule puis tentent de contourner la loi... Donc, c'est ce genre de... C'est ce genre de comportement là qu'on voulait prévenir. Mais, on ne veut pas empêcher, par contre, la personne qui avait de bonne foi entamé des...

M. Lemay: Le commerçant, vous voulez dire, là?

M. Bergeron (Claude): C'est ça, le commerçant — bien, la vente se fait à deux — ...le commerçant et l'acheteur, qui avaient entamé des...

M. Lemay: Mais il faut que l'événement arrive après, évidemment.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. Mais c'est parce que...

M. Lemay: Parce qu'il ne peut pas aller se négocier une voiture une fois qu'il y a une interdiction, là.

M. Bergeron (Claude): Non, mais c'est parce qu'ils le savent, qu'ils ont été condamnés. Ces gens-là, ils le savent. Donc, ils savent que va s'en venir, à ce moment-là, une sanction en vertu de cet article-là.

M. Lemay: Oui.

M. Bergeron (Claude): Alors, c'est pour prévenir les gens qui voudraient contourner, à ce moment-là, la mesure en l'achetant d'avance.

M. Lemay: O.K. Donc, la personne aurait le droit de terminer sa négociation.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. Bien, en autant que...

M. Lemay: Parce que le commerçant est de bonne foi.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. En autant que son...

M. Lemay: Mais a-t-il droit d'en commencer une? Juste une question. Quelqu'un, là, qui est déclaré coupable d'une infraction reliée à l'alcool et qui n'a plus le droit de circuler, est-ce qu'il a le droit théoriquement d'aller s'acheter une voiture? Cette personne-là a le droit... elle n'a pas le droit de la conduire, mais elle a le droit d'en acheter une?

M. Bergeron (Claude): Bien, comme tel, il y a... Oui, il n'y a pas... Avant que ça rentre en force, là, il aurait le droit. C'est sûr qu'il a le droit de...

M. Lemay: Il aurait le droit, de toute façon, là.

M. Bergeron (Claude): Bien oui. Mais, s'il avait, par ailleurs, dans le dossier un autre empêchement, là, c'est sûr que...

M. Lemay: Donc, il avait le droit. Il a encore le droit. Après... À supposer que ce projet de loi là est adopté, il va avoir encore le droit d'aller se négocier une voiture après. Après avoir été reconnu coupable, même une interdiction de conduire, il aurait le droit, de toute façon, de s'acheter une voiture?

M. Bergeron (Claude): Bien, s'il avait obtenu... Bien, comme là, la condition, c'est que le cédant, là, il a fallu qu'il vérifie auprès de la société... Il faut quand même que la transaction commence avant que la sanction entre en force, là.

M. Lemay: O.K. Donc, un commerçant de voitures est dans l'obligation de vous appeler avant de vendre une voiture à quelqu'un.

M. Bergeron (Claude): Bien, c'est...

M. Lemay: Pour vérifier son...

M. Bergeron (Claude): C'est la prudence recommandée.

M. Lemay: C'est à conseiller.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Lemay: Bon. Dans l'article 202.0.3...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Ah! Merci, Mme la Présidente. J'avais oublié de vous demander la permission de continuer. Alors, le paragraphe 2° et le paragraphe 3°, à l'autre page. Là, c'est une infraction reliée à l'alcool dont il y a... Là, vous faites la définition, hein, d'une infraction reliée à l'alcool, c'est quoi. C'est qu'il n'y a aucune décision du tribunal... Ça, ça veut dire qu'il a plaidé coupable...

M. Bergeron (Claude): C'est ça. Parce que...

M. Lemay: ...avant de... Il a plaidé coupable.

M. Bergeron (Claude): Techniquement, là... Techniquement, c'est toutes les infractions pour avoir été condamné pour une alcoolémie supérieure à 80 mg...

M. Lemay: Oui.

M. Bergeron (Claude): ...mais qui est par ailleurs inférieure à 160 mg.

M. Bergeron (Verchères): ...demandé à changer l'atmosphère de travail?

M. Lemay: Bien non. Ça va bien.

Une voix: ...

M. Lemay: Bien oui. Mais là c'est qu'il a plaidé coupable, dans ce cas-là.

M. Bergeron (Claude): Ou reconnu coupable. Un des deux. A été reconnu coupable.

● (20 h 50) ●

M. Lemay: S'il n'est pas passé devant le tribunal, c'est qu'il...

M. Bergeron (Claude): Ah oui, il a fallu... nécessairement qu'il y aurait eu une déclaration de culpabilité.

M. Lemay: Il y a eu une déclaration de culpabilité...

M. Bergeron (Claude): Oui, oui, oui.

M. Lemay: ...mais là il était... «décision d'un tribunal [qui ne] fait état de la concentration [...] dans le sang [d'un] contrevenant au moment où l'infraction a été commise était supérieure...» Et c'est là, là, c'est que votre définition est la même, d'où un petit peu de confusion, là, parce que...

M. Bergeron (Claude): Entre 2° et 3°?

M. Lemay: Oui, c'est ça. C'est qu'une infraction reliée à une alcoolémie élevée, c'est que là vous avez une décision du tribunal...

M. Bergeron (Claude): Qui fait état, oui, oui.

M. Lemay: ...confirmant qu'il a eu 160 mg d'alcool, ou, comme disait la ministre tantôt, 16...

M. Bergeron (Claude): C'est ça, mais la problématique, là...

M. Lemay: ...0,16, je veux dire.

M. Bergeron (Claude): ...c'est qu'une infraction, comme tel, ça n'existe pas, une infraction de 0,16 au Code criminel, O.K.?

M. Lemay: O.K.

M. Bergeron (Claude): C'est seulement des infractions de 80 mg et plus.

M. Lemay: C'est ça.

M. Bergeron (Claude): Alors, pour distinguer les 0,16 des 0,08, qui sont en bas de 0,16... parce que, dans cette sanction-là, là, ça prend trois 0,08, le troisième 0,08 entraîne les mesures qu'on a vues là.

M. Lemay: Exact.

M. Bergeron (Claude): Le deuxième 0,16 entraîne des mesures. Donc, pour les distinguer, là, parce que ce n'est pas le même nombre qui est requis, à ce moment-là, il faut bien spécifier que... à l'égard des infractions qu'on reçoit du greffier, il faut bien spécifier qu'il faut... pour considérer que ce soit un 0,08, en autant que le juge ne l'ait pas mentionné dans la décision que c'est un 0,16... que la personne avait une alcoolémie de 0,16. Parce que toutes les infractions, c'est toutes des infractions pour avoir conduit avec plus de 80 mg.

M. Lemay: C'est ça. Le Code criminel, c'est 0,08.

M. Bergeron (Claude): C'est ça.

M. Lemay: Il n'y a pas de 0,16 dans le Code criminel, à ma connaissance. Il n'y a pas de 0,16...

M. Bergeron (Claude): Non.

M. Lemay: ...ou 160 mg.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. Mais le 0,16, au Code criminel, c'est considéré comme une circonstance aggravante.

M. Lemay: D'accord.

M. Bergeron (Claude): Donc, à ce moment-là, si c'est un élément de... si c'est prouvé qu'il y avait un taux d'alcoolémie supérieur à 0,16, le juge va en tenir compte au moment du prononcé de la peine. Nous, la seule façon de le découvrir, à la société, c'est de l'avoir dans le jugement.

Il faut que le juge en fasse état précisément dans sa décision, parce que, simplement qu'avec la mention que la personne est coupable d'une infraction de 80 mg et plus, on n'a pas cette information-là, donc c'est pour ça qu'il faut qu'on mentionne... qu'il faut nécessairement que le juge le mentionne dans la décision, parce que c'est un critère de peine et non pas un critère pour des déclarations de culpabilité.

M. Lemay: Mais c'est pour... d'où ma question sur... et là je reviens au paragraphe 2°, vous faites état de la même chose.

M. Bergeron (Claude): Non. Aucune.

M. Lemay: Il est supérieur à 160...

M. Bergeron (Claude): Pour laquelle aucune...

M. Lemay: ...mais il n'y a pas eu de décision du tribunal.

M. Bergeron (Claude): C'est ça, pour laquelle... C'est le contraire du paragraphe 3°.

M. Lemay: C'est que là il plaide coupable à... sans aller devant le tribunal, il plaide coupable, puis là il a eu sa mesure et...

M. Bergeron (Claude): Non, non. Celle-là aussi, il est déclaré coupable, une infraction à l'article pour la... Non, c'est...

M. Lemay: Aucune décision devant le tribunal?

M. Bergeron (Claude): Oui, mais, pour qu'il y ait une infraction à l'article, encore faut-il qu'il ait été déclaré coupable, là. C'est de la présomption d'innocence. Nous autres, on... D'ailleurs, l'article...

M. Lemay: Ah, bien non, bien non, bien non, c'est sûr.

M. Bergeron (Claude): Comme vous voyez, à 202.0.1, on commence, on dit: «Lorsqu'une personne a été déclarée coupable d'une infraction reliée à l'alcool», donc les définitions qu'on voit aux paragraphes 2° et 3°, c'est nécessairement à l'égard des déclarations de culpabilité, là.

M. Lemay: Donc, le point 2°, c'est une déclaration de culpabilité de l'accusé lui-même...

M. Bergeron (Claude): Oui, mais... Non, je ne parle pas de plaider, je parle vraiment d'une... Parce que vous savez qu'il y a une différence entre un plaider puis une déclaration de culpabilité.

M. Lemay: Oui.

M. Bergeron (Claude): Ce n'est pas parce que quelqu'un plaide coupable que son plaider va être nécessairement reçu. Il faut vraiment que ce soit une déclaration de culpabilité, O.K., prononcée par le tribunal et pour laquelle, dans la décision... la décision elle-même qui le condamne ne fait état d'aucune concentration d'alcool de

160 mg et plus. Alors, autant dans 2° que dans 3°, il y a des déclarations de culpabilité, puis, dans les deux cas, c'est des décisions, mais, dans une, le juge ne fait pas état du 0,16 puis, dans l'autre, il fait état d'un 0,16.

M. Lemay: Ah! Ce que vous venez de dire, là. Donc, ça prend un jugement dans lequel le juge doit faire état nommément qu'il avait plus de 0,16, et c'est pour ça qu'il y a une gradation.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Lemay: Donc, le premier est, entre guillemets, là, moins pire. Le deuxième, là, le juge a dit carrément qu'il avait... qu'il en a tenu compte dans sa peine...

M. Bergeron (Claude): C'est ça.

M. Lemay: ...et il l'a dit dans son jugement.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Lemay: Dans le numéro 2°, là, il ne l'a pas dit.

M. Bergeron (Claude): C'est ça.

M. Lemay: On ne le sait pas.

M. Bergeron (Claude): On ne le sait pas.

M. Lemay: O.K., ça va. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Boucher: Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Très rapidement. En 202.0.2, on mentionne, là, qu'«une personne ne peut acquérir ou prendre en location un véhicule routier lorsqu'elle fait l'objet des mesures prévues à l'article...» Je veux juste... Par exemple, on est dans une situation où on a un couple dont, disons, tiens, pour faire changement, c'est la femme qui a été reconnue coupable de conduite avec facultés affaiblies. L'homme, ayant un très mauvais crédit, etc., ne peut pas se procurer de véhicule, mais il en a quand même besoin d'un pour aller travailler, etc., et le couple doit donc procéder à l'achat d'un véhicule. Dans ce cas-là, ne serait-il pas possible que la personne visée puisse effectivement acheter un véhicule, tout en ne pouvant point l'immatriculer, bien sûr, en ne pouvant point le conduire, en ne pouvant rien faire avec ce véhicule, mais qu'elle puisse quand même procéder à l'achat?

M. Bergeron (Claude): L'article n'empêche pas, là, si la personne visée était propriétaire d'un véhicule, l'article n'empêche pas de le céder à son conjoint. On ne veut pas empêcher la famille, là, d'avoir un véhicule. Si un des deux a le véhicule, l'article n'empêche pas la vente... à celui qui est visé de le vendre à son conjoint.

M. Boucher: Mais prenons le cas où on a eu un accident qui a détruit le véhicule. Donc, le couple se trouve dans une situation où il n'a plus de véhicule, il doit donc procéder à l'achat d'un véhicule.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Boucher: Seulement, bon, la seule personne qui a le crédit nécessaire, ou quoi que ce soit pour avoir le prêt de la banque ou... ne peut... est la personne qui a été reconnue coupable. Donc, il ne pourrait pas acquérir de véhicule, à ce moment-là, même s'il ne l'immatriculait pas à son nom?

M. Bergeron (Claude): Bien, c'est parce qu'ici, dans notre régime, dans le Code de la sécurité routière, l'immatriculation est vraiment associée à la propriété, c'est le moyen par lequel on contrôle le parc automobile. Donc, de dissocier la propriété de l'immatriculation en disant: O.K., on refuse d'immatriculer, mais on vous permet d'acquérir des véhicules, bien là, tu n'as pas de... Vous savez que l'immatriculation, c'est le moyen, sur la route, d'identifier le véhicule dans un dossier. Si on n'a pas l'immatriculation, il n'y a pas de moyen d'identifier le véhicule, là. Alors, il faut vraiment les associer. Ces deux concepts-là, il faut vraiment que ce soit toujours associé, si on veut contrôler le parc automobile au Québec.

M. Boucher: Et, à ce moment-là, pourquoi parler de l'achat en tant que tel d'un véhicule routier, étant donné qu'on traite déjà de l'immatriculation et que les deux concepts sont intimement liés?

M. Bergeron (Claude): Ils sont liés, mais il faut considérer aussi que la propriété précède nécessairement l'immatriculation, parce qu'au code c'est l'obligation d'un propriétaire d'immatriculer son véhicule. Alors, on ne voudrait pas le laisser acheter un véhicule, sachant qu'il va être bloqué ensuite rendu à la SAAQ. Donc, on coupe court avant même l'acquisition, là.

M. Boucher: Mais il pourrait procéder à l'achat et le céder immédiatement à son épouse pour qu'elle puisse l'immatriculer.

M. Bergeron (Claude): Ou il pourrait aussi passer l'argent à sa femme pour qu'elle achète le véhicule, là, je veux dire. D'ailleurs, cette mesure-là est déjà prévue.

Mme Boulet: ...si c'est l'inverse.

M. Bergeron (Claude): Oui. Mais d'ailleurs cette mesure-là est prévue déjà pour aussi... C'est une mesure qu'on applique. Le blocage de l'achat des véhicules puis de l'immatriculation, on l'applique aussi quand on reçoit un avis de non-paiement d'amende des percepteurs des amendes. On applique ça depuis quelques années déjà. C'est déjà un principe inscrit dans le Code de la sécurité routière.

M. Boucher: Très bien.

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

M. Bergeron (Verchères): Je vais faire du pouce sur la question de mon collègue, Mme la Présidente. Une personne qui est visée par les dispositions de 202.0.2, là, est-ce qu'elle peut, conjointement et solidairement, acheter un véhicule avec son conjoint ou sa conjointe?

M. Bergeron (Claude): Non. C'est aucun achat conjoint. Il faut vraiment que... Si la famille a à avoir un

véhicule, il faut qu'il soit au nom de la personne qui n'est pas visée par la sanction.

M. Bergeron (Verchères): Mais vous êtes bien conscient que, dans le cas de certaines familles, ça va occasionner un certain nombre de problèmes?

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

Mme St-Cyr (Johanne): Si vous me permettez. Effectivement, c'est là un des effets, quand, à la commission, certains intervenants... certains intervenants avaient fait valoir le fait qu'ils trouvaient qu'il n'y avait pas suffisamment d'actions à l'égard des récidivistes. Après vous avoir informés que, dans le fond, le plus gros des délinquants en alcool, c'est les premières offenses, ce qui a été regardé, c'est la possibilité de sanctionner des multirécidivistes, d'où l'idée de... quand on parle du 0,08, de pénaliser quelqu'un qui aurait déjà deux condamnations à son actif. Quand on parle plutôt du 0,16, du refus, de la fuite, conformément à ce qui avait été adopté dans le cadre du projet de loi n° 42, on voulait sanctionner plus sévèrement ceux qui avaient un taux d'alcoolémie très élevé, ou qui refusaient, ou qui se sauvaient.

Alors, en suivant cette logique-là, on a essayé de cibler les multirécidivistes. Mais nous sommes du même avis que vous, parce que c'est quelque chose qui avait été exprimé dans les travaux préalables, qu'une de nos réserves justement était le fait que, oui, c'était susceptible de toucher le véhicule familial, et qu'on souhaitait quand même essayer de trouver quelque chose qui pouvait avoir un effet quelconque. Mais c'est sûr, quand on parle des multirécidivistes, d'une part il faut savoir que leur nombre n'est pas très nombreux. Si on regarde, on a essayé de faire un peu une moyenne historique, combien de gens ça pourrait toucher, là, troisième offense, 0,08, puis une deuxième, 0,16, c'est à peu près 2 000 personnes par année maximum qui pourraient être visées, ciblées dans le dossier des multirécidivistes. Mais, entre vous et moi, bien candidement, quand on voit des multirécidivistes...

● (21 heures) ●

Mme Boulet: C'est vous autres qui avez demandé... C'est vous autres qui avez demandé cette mesure-là.

Mme St-Cyr (Johanne): ...à 10 fois, 12 fois, ça se compte sur les doigts de la main...

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est vous autres.

Mme St-Cyr (Johanne): ...puis ils conduisent, de toute façon.

Mme Boulet: Mais c'est vous autres qui avez demandé ça. Tout ça.

Des voix: ...

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente, est-ce que je peux me permettre une mise au point? Nous avons certes demandé de resserrer les mesures contre les récidivistes, les multirécidivistes, mais on n'est pas allés dans le... dans le «fine tuning», si vous me permettez l'expression, qu'on a sous les yeux actuellement, là. Je pense que la

ministre, elle ne peut pas extrapoler, là, puis nous faire dire tout ce qu'elle voudrait nous faire dire, là; alors, il y a toujours bien des limites.

Alors, Mme la Présidente, je pose une question, tout simplement. Alors, je ne suis pas en train de dire que je suis contre, là, je veux simplement connaître les incidences de la disposition qu'on a sous les yeux. Alors, est-ce qu'on peut me répondre sans nécessairement essayer de nous remettre au visage toutes les suppositions que la ministre pourrait avoir par rapport à ce qu'on voulait pouvoir vouloir dire quand on évoquait la possibilité de resserrer les mesures contre les récidivistes et multirécidivistes? Alors...

La Présidente (Mme Doyer): C'est bien, M. le député de Verchères, et d'ailleurs Mme St-Cyr était en train de vous donner des précisions là-dessus...

M. Bergeron (Verchères): Voilà.

La Présidente (Mme Doyer): ...dans le sens que... je l'ai même noté, environ 2 000 multirécidivistes...

Mme St-Cyr (Johanne): ...

La Présidente (Mme Doyer): Effectivement, tout le monde visait ces multirécidivistes-là, de différentes façons.

Mme St-Cyr (Johanne): Effectivement. Alors, je suis désolée, Mme la Présidente, si j'ai pu avoir l'air d'insinuer des choses. Mais effectivement c'est...

M. Bergeron (Verchères): Non, c'est beau; faites-vous-en pas.

Mme St-Cyr (Johanne): ... — O.K — c'était...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme St-Cyr (Johanne): ...c'est une des... c'est un des effets pervers, entre guillemets, de mesures de ce type-là, parce que, oui, c'est susceptible de pénaliser la famille. Quand c'est le véhicule de la famille et que le véhicule est frappé d'une interdiction de circuler, c'est clair que ça touche toute la famille.

M. Bergeron (Verchères): Donc, si je comprends bien, là, on comprend que cette personne-là ne peut procéder avec son conjoint ou sa conjointe à l'achat d'un nouveau véhicule, conjointement et solidairement. Mais, si le véhicule est la propriété à la fois des deux conjoints puis qu'il y a seulement un des deux conjoints...

Si le véhicule est la propriété des deux conjoints mais qu'il y a seulement un des deux conjoints...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Excusez.

M. Bergeron (Verchères): ...qui est frappé de l'interdiction de pouvoir circuler, est-ce que ce véhicule-là, qui appartient aux deux conjoints, peut quand même être conduit par l'autre conjoint? Pour moi, ça fait une différence majeure, là.

Mme St-Cyr (Johanne): Bon! Une chose est sûre...

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

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, Mme la Présidente. Ce que je peux vous répondre rapidement — puis il faut que je fouille, je sais que j'ai l'information en quelque part: Naturellement qu'un des conjoints pourrait céder à l'autre conjoint; rien n'interdit la cession dans cette disposition-là. Alors, si le propriétaire qui est visé par l'interdiction veut céder la voiture à son conjoint, ça peut se faire, ce n'est pas interdit. Pour la copropriété, je vais avoir besoin de vérifier.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que vous voulez un peu de temps?

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je ne sais pas, pendant ce temps, est-ce que ça vous dérangerait si j'écoutais... nous écoutons le député de Beauce-Nord? Est-ce que c'est une question en lien avec ce que nous sommes en train de discuter?

Mme St-Cyr (Johanne): J'ai la réponse.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. On va écouter la réponse. Je reviendrai à vous après.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, dans le cas d'un véhicule en copropriété, les mesures s'appliquent. Cependant, le copropriétaire visé pourra céder son ou ses véhicules, là, à l'autre copropriétaire, qui peut devenir propriétaire unique et continuer d'en jouir. Alors, c'est vraiment par la clé de la cession que le problème peut se résoudre dans un tel cas.

La Présidente (Mme Doyer): Ça répond bien à vos questions?

M. Bergeron (Verchères): Ah... Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Oui?

M. Bergeron (Verchères): Je vais revenir, d'abord.

La Présidente (Mme Doyer): À tantôt. Vous reviendrez, M. le député de Verchères. On va aller au député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, écoutez, moi, je sais que j'étais en faveur de resserrer les normes pour enlever les récidivistes de sur la route, et je suis bien content, j'accepte bien ça, moi. Je trouve que le moyen... C'est sûr que ça peut causer des troubles à la famille, là, puis au conjoint, et tout ça, mais dites-vous qu'un multirécidiviste, là, il en cause, des problèmes à sa famille, même quand il a ses licences. Alors, moi, je suis 100 % d'accord avec ça. Il peut céder sa voiture à son épouse ou l'épouse peut la céder à son mari, ça se fait puis ça ne coûte rien; on va au bureau des licences et on fait la transaction. Alors... En tout cas, moi, je pense, ça ne coûte rien, parce que je l'ai fait avec ma fille, il me semble que ça ne m'a pas coûté grand-chose. Et puis il y a toujours le moyen d'émettre un antidémarrreur, si on est moins... Puis ils peuvent circuler avec un antidémarrreur.

Mais, écoutez, là, il n'y a personne qui est content quand... si on a dans notre famille... ou, nous-mêmes, on se

fait frapper par un gars que ça fait 10 fois qu'il se fait arrêter en boisson, là, il n'y a pas personne qui est heureux de ça, là. Alors, moi, je pense qu'il faut les enlever de sur la route. Voilà.

La Présidente (Mme Doyer): Mais j'aurais une question dans la foulée de toutes vos questions. Parce que la cession, là, elle peut être temporaire, bien sûr — parce que l'important, c'est que la voiture ne sera pas immatriculée à la personne qui est en infraction. Donc, moi, j'ai un conjoint qui est un multirécidiviste, malheureusement... Ce n'est pas le cas, mais tant mieux, hein, bon, et mon conjoint est multirécidiviste, j'ai une voiture... c'est-à-dire que sa voiture, il me la cède, le temps que l'infraction court, et ensuite je lui recède de nouveau lorsqu'il a effacé son ardoise. Parce que la cession, quand il disait que ça ne coûte rien, si j'ai une voiture qui vaut 30 000 \$, 40 000 \$, 50 000 \$, je ne suis pas intéressée à en perdre la valeur, là. C'est bien beau, le couple — le divorce, ça existe aussi — mais le mariage, c'est aussi qu'il y a des biens, hein...

Une voix: Ça coûte cher bien plus.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): ...il y a des biens. Non, mais c'est vrai. Alors, c'est le choix des conjoints de négocier ça, même avec un enfant. Et ça se peut des fois, souvent les jeunes ont un véhicule qui a été acheté par les parents. S'ils ont un enfant qui est multirécidiviste, ou vice versa, cette cession, elle vaut pour les conjoints, mais elle vaut aussi pour les enfants?

Une voix: Oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): En principe, ça vaut pour n'importe laquelle personne qui est en infraction et un membre apparenté qui accepte de faire cette transaction-là. Mais il y a moyen de faire un papier dans le sens que cette valeur-là qu'on passe à l'autre nous reste en propre quand même? Je ne sais pas, là. Tu sais, moi, je ne veux pas faire du droit...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je ne veux pas transformer cette commission en droit matrimonial, mais quand même c'est...

Une voix: Tu ne veux pas perdre ton patrimoine.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, c'est ça. La question est que les personnes ne veulent pas perdre leur patrimoine, et que malheureusement il y a des gens qui font subir à leurs apparentés, que ce soient leurs parents ou que ce soit leur conjoint, conjointe, des dures choses, là. Payer des infractions, des fois ils n'ont même pas le moyen. On le sait d'ailleurs que les multirécidivistes, je ne me trompe pas en disant que souvent ils n'ont pas tellement de biens à eux.

Une voix: Bien non.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce qu'il y a quelqu'un qui est capable de me répondre à ça?

Une voix: M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Bien, comme tel, je vais répondre... Parce qu'on n'a pas la...

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Claude): ...tous les types de contrats qui puissent être imaginés, là. Mais, comme tel, vu qu'on immatricule le véhicule au nom du propriétaire, si quelqu'un s'arrange dans un contrat pour, à ce moment-là, se faire recéder la propriété après la fin des mesures, je veux dire, je ne vois pas comment est-ce que... Ça respecte l'esprit des sanctions, là, ça respecte l'esprit du code.

Une voix: Voilà!

La Présidente (Mme Doyer): Tout ça est possible.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente?

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

M. Bergeron (Verchères): J'ai besoin de savoir: Est-ce que vous faites une adéquation entre propriété du véhicule et immatriculation du véhicule?

Une voix: Oui.

M. Bergeron (Claude): Location à long terme. Une location à long terme, ça dit une location pour plus d'un an, si la propriété... c'est considéré comme étant propriétaire.

Mme Boulet: Oui.

M. Bergeron (Verchères): O.K.

M. Bergeron (Claude): Autrement dit, on immatricule l'usager... L'usager, comme on dit, c'est le locataire à long terme ou le propriétaire...

La Présidente (Mme Doyer): Le nom qui apparaît sur un contrat de location.

M. Bergeron (Claude): C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Et le nom qui apparaît sur l'immatriculation, c'est nécessairement le nom du propriétaire.

M. Bergeron (Claude): Ou le locataire à long terme.

M. Bergeron (Verchères): Et, lorsque le véhicule est acheté conjointement et solidairement, les deux noms apparaissent sur l'immatriculation?

● (21 h 10) ●

M. Bergeron (Claude): Il y a un article du code qui prévoit que l'immatriculation s'effectue au nom du copropriétaire qui en fait la demande... qui fait la demande d'immatriculation.

M. Bergeron (Verchères): Donc, il n'y a pas nécessairement adéquation entre propriété et immatriculation.

M. Bergeron (Claude): Bien, c'est-à-dire, c'est nécessairement un propriétaire ou un copropriétaire qui est à l'immatriculation, là, ou un locataire à long terme.

M. Bergeron (Verchères): Oui, absolument.

M. Bergeron (Claude): C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): Mais le véhicule peut avoir été acheté par les deux conjoints, il peut n'apparaître que le nom du conjoint fautif sur l'immatriculation. Comment, dans un cas comme celui-là, le conjoint peut-il céder la propriété de son véhicule à son conjoint si le véhicule a été acheté de façon conjointe et solidaire?

M. Bergeron (Claude): Bien là, il faut nécessairement qu'il cède sa part, s'il veut, à ce moment-là...

M. Bergeron (Verchères): Ça, ça se fait avec la caisse populaire, la banque, l'institution financière ou un notaire, ou?

M. Bergeron (Claude): C'est nous autres... Nous, dans le fond, on n'a pas de... C'est ça, la propriété des biens mobiliers comme ça, les véhicules, il n'y a pas de forme solennelle comme telle, là, ce n'est pas nécessaire de passer par un notaire, là, c'est tout document suffisamment clair qui démontre...

Une voix: Qu'il y a un transfert.

M. Bergeron (Claude): ...qu'il y a un transfert de propriété entre deux personnes puis qui semble authentique. Il n'y a pas de... Il n'y a pas de formule solennelle pour ça.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Puisque vous m'avez répondu il y a quelques instants que vous établissiez une adéquation entre l'immatriculation et la propriété, est-ce que le simple fait, dans le cas qui nous intéresse, de changer le nom apparaissant sur l'immatriculation pourrait apparaître suffisant?

M. Bergeron (Claude): Bien, je comprends, dans votre question, que ça s'accompagne nécessairement aussi d'un changement de propriétaire, là. Parce qu'on ne peut pas... L'article 26 du code prévoit qu'on doit immatriculer au nom du propriétaire, on n'a pas le choix, là.

M. Bergeron (Verchères): Oui, mais...

M. Bergeron (Claude): Il faut s'assurer que celui qui...

M. Bergeron (Verchères): ...vous m'avez dit que, lorsque le véhicule était acheté de façon conjointe et solidaire, on pouvait avoir le choix du nom qui apparaîtrait sur l'immatriculation.

M. Bergeron (Claude): C'est...

M. Bergeron (Verchères): Reprenons cet exemple-là: Mme X est propriétaire du véhicule avec M. Y.

M. Bergeron (Claude): Oui. C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): N'apparaît sur l'immatriculation que le nom de M. Y.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Bergeron (Verchères): M. Y est pris en faute, ne peut plus conduire ce véhicule-là.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Il fait inscrire le nom de Mme X sur l'immatriculation. Puisque vous m'avez dit il y a quelques instants que vous établissiez une adéquation entre l'immatriculation et la propriété, est-ce que le fait de changer le nom de l'immatriculation... le nom apparaissant sur l'immatriculation sera suffisant, dans votre esprit à vous?

M. Bergeron (Claude): Parce que ce qui est interdit, c'est deux choses, là. L'acquisition de véhicule, là, il n'y a pas d'acquisition, dans votre exemple. Puis aussi, c'est interdire de circuler avec un véhicule immatriculé à son nom. Donc là, dans l'exemple que vous nous donnez, l'immatriculation ne sera pas au nom de la personne.

M. Bergeron (Verchères): Donc, ce serait suffisant.

Mme Boulet: ...fautif.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Donc, cette mesure-là pourrait atténuer les effets sur la famille. Tu vas au bureau des véhicules automobiles puis tu dis: Bien, regarde, c'est mon nom qui apparaissait, je ne peux plus conduire ce véhicule-là, j'aimerais que ce soit le nom de ma conjointe, Mme X, qui apparaisse dorénavant sur l'immatriculation.

M. Bergeron (Claude): Le code... Le code permet... le code... C'est une règle d'immatriculation, le code dit que l'immatriculation se fait au nom de la personne qui en fait la demande. Alors, il n'y a pas de... Si c'est l'autre conjoint qui... Si l'immatriculation change, il faut nécessairement donner suite à la volonté des parties.

M. Bergeron (Verchères): Donc, pour vous, ce serait suffisant, là; ça réglerait le problème de la propriété, là.

M. Bergeron (Claude): Je pense que ça... oui, ça... effectivement.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Bon.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Il est effrayant!

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'amendement... l'amendement qui consiste à adopter l'article 3.1, qui est à l'effet d'insérer, après l'article 3, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Merci. Pardon?

M. Ouellette: ...un ajout?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, c'était un ajout, ce que nous venons de faire, l'amendement à l'effet d'insérer 3.1 à 3. Mme la ministre.

M. Ouellette: L'article 3, Mme la Présidente, on n'avait pas adopté l'article 3, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ah non! C'est vrai.

M. Ouellette: C'est un ajout. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): C'est un ajout. Alors, ce que nous venons de faire, c'est d'adopter un amendement qui est d'adopter l'article 3.1, de l'insérer après l'article 3, voilà. On ne touche pas à l'article 3. Ça va? On est à l'article 5. Mme la ministre.

M. Ouellette: Nous allons à l'article 5.

Mme Boulet: Remplacer l'article 5 par le suivant: 5. L'article 202.4 de ce code est modifié:

1° par la suppression, dans le paragraphe 2° du premier alinéa, de ce qui suit: «ou 202.2.1»;

2° par l'addition, après le paragraphe 2° du premier alinéa, des paragraphes suivants:

«3° pour une période de 24 heures, le permis de toute personne non visée par le paragraphe 1° ou 2° qui conduit un véhicule routier ou qui en a la garde ou le contrôle:

«a) si, lors d'une épreuve de dépistage effectuée en vertu de l'article 202.3 ou effectuée conformément aux dispositions du Code criminel, l'appareil de détection affiche un résultat qui correspond à une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang;

«b) si son alcoolémie se révèle, par suite d'une épreuve d'alcootest effectuée conformément aux dispositions du Code criminel, égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang;

«4° pour une période de 24 heures, le permis de toute personne soumise à l'interdiction prévue à l'article 202.2.1.1 qui conduit un véhicule routier auquel s'applique cette interdiction ou qui en a la garde ou le contrôle, si, lors d'une épreuve de dépistage effectuée en vertu de l'article 202.3 ou d'une épreuve de dépistage ou d'alcootest effectuée en vertu des dispositions du Code criminel, son alcoolémie révèle une présence d'alcool inférieure à 50 mg d'alcool par 100 ml;

«5° pour une période de 24 heures, le permis de toute personne soumise à l'interdiction prévue à l'article 202.2.1.2 qui conduit un véhicule routier auquel s'applique cette interdiction ou qui en a la garde ou le contrôle:

«a) si, lors d'une épreuve de dépistage effectuée en vertu de l'article 202.3 ou effectuée conformément aux

dispositions du Code criminel, l'appareil de détection affiche un résultat qui correspond à une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang;

«b) si son alcoolémie se révèle, par suite d'une épreuve d'alcootest effectuée conformément aux dispositions du Code criminel, égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml[...]»;

3° par le remplacement du troisième alinéa par les suivants:

«La suspension du permis imposée à une personne soumise à l'interdiction prévue à l'article 202.2.1.1 ne vaut qu'à l'égard des véhicules auxquels s'applique cette interdiction et ne s'applique que si cette personne ne contrevient pas aussi au paragraphe 1° ou 3° du premier alinéa.

«La suspension du permis imposée à une personne soumise à l'interdiction prévue à l'article 202.2.1.2 ne vaut qu'à l'égard des véhicules auxquels s'applique cette interdiction et ne s'applique que si cette personne ne contrevient pas aussi au paragraphe 1° du premier alinéa.»

La justification. Cet amendement prévoit les modifications suivantes:

1° la première modification vise à soustraire le conducteur d'un véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi à une disposition non en vigueur à l'article 202.2.1, qui établit une interdiction totale d'alcool dans son organisme. Si elle était en vigueur, le conducteur s'exposerait à une suspension de 90 jours de son permis lorsqu'il y a présence d'alcool dans son organisme ou lorsqu'il y a alcoolémie inférieure à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang.

2° la deuxième modification introduit trois paragraphes au premier alinéa de l'article 202.4 du code: le paragraphe 3° établit une suspension sur-le-champ de 24 heures du permis d'une personne qui conduit ou qui a la garde ou le contrôle d'un véhicule routier alors que son alcoolémie est égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml; le paragraphe 4° établit une suspension sur-le-champ de 24 heures du permis du conducteur d'autobus, de minibus ou d'un taxi lorsqu'il a une alcoolémie entre 0 mg et 50 mg par 100 ml de sang; le paragraphe 5° établit une suspension sur-le-champ de 24 heures du permis du conducteur d'un véhicule lourd autre qu'un autobus ou qu'un minibus lorsqu'il a une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml;

3° la troisième modification vise à apporter des précisions: la première précision est que la suspension du permis pour une durée de 24 heures imposée au conducteur d'un autobus, d'un minibus ou d'un taxi ne s'applique qu'à ces véhicules et que cette suspension ne s'applique pas si le conducteur se voit imposer une suspension de permis de 24 heures applicable à tout véhicule pour une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg ou s'il se voit imposer une suspension de 90 jours pour une alcoolémie supérieure à 90 jours... pour une alcoolémie supérieure à 80 mg; la deuxième précision est que la suspension du permis pour une durée de 24 heures imposée au conducteur d'un véhicule lourd autre qu'un autobus ou qu'un minibus est restreinte à ce type de véhicule et que cette suspension ne s'applique pas si le conducteur se voit imposer une suspension de 90 jours pour une alcoolémie... de 80 mg... 80 mg.

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

● (21 h 20) ●

M. Ouellette: C'est noté.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): Notre collègue...

M. Ouellette: Il y en a-tu d'autres? Je pense, c'est tellement clair.

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

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron (Verchères): Outre les modifications par rapport aux conducteurs de véhicules d'urgence, d'autobus, de véhicules de transport de personnes, de taxi, et les dispositions touchant les véhicules lourds, qu'est-ce que cet amendement vient changer par rapport à l'article 5 original du projet de loi n° 71?

Mme Boulet: Si vous permettez...

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

Mme Boulet: ...c'étaient les taxis, autobus puis minibus, puis il y avait les camions lourds — les quatre catégories. Ce qui était dans l'article, qui n'avait jamais été mis en vigueur, c'était zéro alcool pour les quatre catégories, avec une suspension de permis de 90 jours.

Ce qu'on a fait, on a pris les trois, taxis, autobus, minibus, qu'on a laissés à zéro alcool, mais le 90 jours est devenu 24 heures. Et les camions lourds, on ne l'a pas mis dans le groupe du zéro alcool, parce que ce n'était pas harmonisé avec les autres provinces. On a pensé qu'à 0,05 ce qui était harmonisé avec les autres provinces, on pouvait déjà établir le 0,05 pour les camions lourds aussi à 24 heures.

Et on a vérifié avec tous les partenaires, autobus, bus, taxis puis minibus, puis, avec l'ACQ, ils sont en accord avec cette mesure-là, qui était là mais qu'on vient modifier, moduler, puis que, là, je pense que ça répond à leurs besoins et à leurs attentes. C'est-u assez clair? Je ne sais pas, c'est-u assez clair?

M. Bergeron (Verchères): Non, c'est clair. Donc...

Mme Boulet: C'est clair? Ça, c'est pour l'article qui existait, là, dans le projet de loi, depuis 2002, là, dans la loi, là... dans le Code de la sécurité routière, depuis 2002.

M. Bergeron (Verchères): Mais l'amendement que vous nous soumettez actuellement, la seule chose qui vient changer par rapport à l'article 5 du projet de loi n° 71, c'est ce qui touche autobus, minibus, taxis, véhicules lourds. C'est tout, il n'y a rien d'autre.

Mme Boulet: C'est ça, là.

M. Ouellette: C'est ça.

Mme Boulet: Si je vous dis la catégorie des quatre qu'on est venus scinder comme en deux catégories, puis on a mis zéro alcool... 0,05 alcool, puis on est descendus à 24 heures, plutôt que le 90 jours qui était dans l'article de la loi.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Dans les dispositions de l'amendement, on fait référence aux appareils qui sont utilisés pour permettre de vérifier le taux d'alcoolémie. On n'explique pas, là, alors... Ou peut-être est-ce explicite, mais on fait référence à d'autres articles de loi, mais en clair à quel appareil fait-on référence?

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

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, celui qui est déjà utilisé par les policiers pour vérifier le taux d'alcoolémie sur le bord du chemin. Et, quand le policier l'utilise, si la personne, son taux correspond entre 0,05 et 0,08 ou 0,09, là, ça indique «warn», ou «alerte», selon le type d'appareil, et c'est ça qui donnera au policier l'indication que la personne a un taux supérieur à 0,05. Alors donc, le policier va suivre la procédure habituelle. Parce que, s'il fallait que la personne, par exemple, tombe dans «fail», ça veut dire qu'elle est vraisemblablement à un taux supérieur au 0,08, puis là il va l'amener au poste, il va lui donner le droit à l'avocat. Donc, il va procéder de la même façon que d'habitude pour faire en sorte de ne pas invalider sa preuve, si quelqu'un avait un taux d'alcoolémie qui pourrait donner lieu à une poursuite en vertu du Code criminel. C'est simplement si le résultat se situe entre... donne une indication «warn» ou «alerte» que là le policier va avoir la confirmation qu'à ce moment-là le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,05, dans le cas du 0,05.

M. Bergeron (Verchères): O.K. Dans le cas qui nous intéresse, pourquoi est-ce qu'on se fie à cet appareil plutôt que d'aller... de procéder avec un appareil plus précis, comme on le fait dans le cas du 0,08 en montant?

Mme St-Cyr (Johanne): Ah, mon Dieu! C'est suffisamment précis. On se sert déjà de cet appareil-là pour les zéro alcool, qui s'appliquent déjà au titulaire, là, d'un permis d'apprenti ou d'un permis probatoire. C'est le même appareil qui est utilisé pour détecter la présence d'alcool, et cet appareil-là est reconnu. Et, comme je le mentionnais, il est tellement reconnu que ça fait partie du cheminement de la constitution d'une preuve, si on veut poursuivre en vertu du Code criminel. Alors, il n'y a pas intérêt à utiliser un autre appareil qui ne serait pas reconnu par les tribunaux comme donnant lieu, là, à la construction d'une preuve.

M. Bergeron (Verchères): Voilà. Mais, dans le cas du 0,08, on utilise un autre appareil, puisqu'on...

Mme St-Cyr (Johanne): Pour venir...

M. Bergeron (Verchères): ...puisque'on amène la personne au poste de police pour lui faire passer un autre examen.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, on utilise un autre appareil parce que, là, à ce moment-là, ça a donné une poursuite, en vertu du Code criminel, qui peut même aller à des sentences très sévères. Et on a vu tout à l'heure que le 0,16, c'est un principe de «sentencing» qui peut amener une peine plus sévère dans la décision que le juge prendra. Alors là, on n'est pas du tout dans le même univers: là, on est en train d'essayer de détecter quelqu'un qui est vraisemblablement — dans le cas de 0,05 — qui est vraisemblablement à risque et simplement l'amener éventuellement, là, à ne pas

conduire pendant 24 heures. Mais rien n'interdit éventuellement l'usage de l'alcotest, ce n'est pas interdit d'utiliser l'autre appareil qui est au poste. Mais, communément, ce que le policier utilise sur le bord du chemin, c'est plutôt l'autre appareil auquel je réfère.

M. Bergeron (Verchères): Mais, dans tous les cas, ils utilisent l'autre appareil sur le bord du chemin, auquel vous faisiez... vous vous référiez.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui.

M. Bergeron (Verchères): O.K.? Mais, dans le cas du 0,08, qui peut mener à des poursuites criminelles...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui.

M. Bergeron (Verchères): ...comme vous l'évoquiez, on se donne la peine de faire passer un autre test...

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, si...

M. Bergeron (Verchères): ...au poste de police.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, puis là on a droit à l'avocat...

M. Bergeron (Verchères): O.K.

Mme St-Cyr (Johanne): ...et, à ce moment-là, c'est vraiment l'approche prévue au Code criminel qui s'applique, et c'est vraiment une procédure beaucoup plus lourde qu'une mesure administrative prise en vertu du Code de la sécurité routière.

M. Bergeron (Verchères): Mais pourquoi, dans le cas du 0,08, on juge bon de faire passer un deuxième test, alors que, dans le cas du 0,05, un deuxième test n'est pas requis?

Mme St-Cyr (Johanne): Parce que, dans le cas d'un taux qui est supérieur à 0,08, la mesure exacte du taux est un élément de preuve, et la preuve qui doit être faite en vertu d'une infraction au Code criminel... j'oublie le qualificatif, là, mais c'est «hors de tout doute», là. Tu sais, il ne faut pas qu'il puisse soulever un doute raisonnable de la part du juge. Donc, c'est bien important, à ce moment-là, effectivement qu'il y ait une lecture qui soit prise et qui vient discriminer le taux exact de la personne.

M. Bergeron (Verchères): Et, si la personne a des raisons de croire que le test qui est fait sur le bord du chemin pourrait faire l'objet d'un doute, là il n'y a pas de recours possible, puisque cette personne se voit privée de son permis de conduire et de son véhicule pour une période de 24 heures. Donc, il n'est pas possible, même si cette personne-là décidait, le lendemain, en se levant, d'appeler son avocat, il est trop tard, la mesure administrative lui est déjà appliquée, là, il n'y a pas de recours possible.

Mme St-Cyr (Johanne): Non, mais, vous savez, d'une part, il n'y a pas de saisie de véhicule, hein, le véhicule est simplement remisé. Si personne d'autre était en état de

conduire ou ne pouvait pas venir chercher le véhicule en question, c'est la personne elle-même qui n'a pas le droit de conduire. Et je dois vous dire que, dans certaines provinces, cette mesure-là a cours depuis plus de 20 ans et même 30 ans, oui, dans certains cas, et vraiment les échos qu'on en a, c'est que ça ne cause pas de tel problème. Et l'appareil n'est pas... Je veux dire, ça peut arriver, un défaut technique, là, je ne peux pas dire que ça ne peut jamais arriver, mais honnêtement nous n'avons pas de grande crainte à ce sujet-là.

M. Bergeron (Verchères): Et le «warn» auquel vous faisiez référence, est-ce qu'il apparaît automatiquement dès qu'il y a une trace d'alcool...

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

M. Bergeron (Verchères): ...ou ça apparaît seulement à 0,05?

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

M. Bergeron (Verchères): O.K. Alors, comment cet appareil-là peut-il avoir la moindre utilité dans le cas des chauffeurs de taxi, chauffeurs d'autobus, de minibus?

Mme St-Cyr (Johanne): C'est parce que, durant... pour les... inférieur à 0,05, il indique, là, la présence d'alcool; en haut de 0,05, c'est la mention «warn» ou «alerte» et, en haut de 0,08, c'est «fail».

M. Ouellette: C'est ça.

M. Bergeron (Verchères): O.K.

M. Ouellette: «Fail», tu t'en vas au poste.

Mme St-Cyr (Johanne): Si tu «fail», tu t'en vas au poste.

M. Bergeron (Verchères): Et, à 0,048, on est sûrs que «warn» n'apparaîtra pas?

Mme St-Cyr (Johanne): Je mettrais votre main à couper.

M. Bergeron (Verchères): Votre quoi?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): Elle mettrait ma main à couper. Ah oui? C'est très fiable, ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron (Verchères): C'est très, très fiable. Vous n'avez pas donné une réponse, Mme St-Cyr, qui me rend très confiant par rapport à la...

Mme St-Cyr (Johanne): Non. Mais les...

M. Bergeron (Verchères): ...à la fiabilité de l'appareil.

Mme St-Cyr (Johanne): ...appareils... les appareils sont calibrés.

M. Bergeron (Verchères): Si vous m'aviez mis votre main à couper...

Mme Boulet: C'est ça.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Non, j'essayais de faire une blague un peu, mais...

M. Ouellette: On va mettre la mienne.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, je mets la vôtre.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, les appareils sont calibrés...

Une voix: Ce n'est pas plus rassurant... Ce n'est pas très rassurant.

Mme St-Cyr (Johanne): ...et vraiment les policiers sont habitués de les utiliser, et ils ne font pas exprès, là. Dans le fond, le 0,05, il faut... Si vous me permettez?

Mme Boulet: Oui, oui. Bien, tout à fait.

Mme St-Cyr (Johanne): ...il faut vraiment revenir à pourquoi on a voulu mettre le 0,05, là...

M. Bergeron (Verchères): Oui. Pourquoi?

Mme St-Cyr (Johanne): ...de façon générale, c'est parce qu'on devient... dès qu'on commence à consommer, dès qu'on est à 0,02, il commence à y avoir des manifestations. À 0,05, on est, selon les recherches, entre 2,5 et neuf fois plus à risque. Le neuf fois s'applique surtout à des jeunes qui ont moins de tolérance. Ceci étant dit, on nous dit souvent: Oui, mais, quand on regarde les conducteurs décédés qui ont été testés, c'est vraiment une minorité qui avait 0,05. Oui, c'est vrai, mais ce sont seulement les conducteurs qui ont été testés, qui l'ont été effectivement, qui sont décédés, qui ont été testés. Quand il y a eu des victimes blessées grave, les conducteurs ne sont pas testés; dans nos chiffres, on ne les a pas. Alors, de façon générale, dans les pays où ça a été implanté, ça a un impact sur la consommation de l'ensemble, incluant ceux qui consomment beaucoup. Souvent, ça va avoir l'effet de dire: On ne prend pas le dernier verre.

Il y avait un reportage intéressant récemment, justement, qui témoignait du fait qu'à 0,05, là, on n'est pas si... on n'est pas si bon que ça, là, pour conduire. Alors donc, c'est ça, l'intérêt du 0,05 pour l'ensemble de la population qui a été suggéré dans le projet de loi.

Lorsque les conducteurs de véhicules... d'autobus, l'APAQ est venue demander l'entrée en vigueur d'un zéro alcool, dans leur cas, ils font du transport de personnes. Ils ont souvent des politiques organisationnelles qui l'imposent à leur propres employés, et ils trouvaient bien important que la loi aille dans le même sens pour signifier que, quand on fait du transport de personnes, on ne boit pas. Et, de façon générale, ça devrait être l'adage: Quand on conduit, ça requiert toute notre attention, on ne consomme pas, que ce soient des médicaments qui ont des effets...

● (21 h 30) ●

Une voix: De la drogue.

Mme St-Cyr (Johanne): ...de la drogue, des drogues illicites ou des drogues licites, consommation d'alcool. Dans le fond, conduire, là, ce n'est pas jouer. C'est vraiment faire un acte qui demande une très grande responsabilité.

M. Bergeron (Verchères): Mais là j'entends déjà mon collègue de Beauce dire: Oui, justement, là, dans le cas de consommation de médicaments puis de drogues, il n'y a pas de disposition, là, on n'est pas capables de détecter ça, là. Alors, pourquoi, dans ce cas-là, c'est comme...

Mme St-Cyr (Johanne): Il y a déjà...

M. Bergeron (Verchères): ...moins grave ou moins facilement condamnable ou détectable que le 0,05? Tu sais, là on s'en va légiférer sur des comportements qui, selon plusieurs, peuvent apparaître à risque mais qui sont probablement moins à risque que d'autres comportements beaucoup plus à risque qu'on ne parvient pas à bien baliser dans notre Code de la sécurité routière. Alors, est-ce qu'on s'attaque à la bonne cible? Je vous pose la question.

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

Mme St-Cyr (Johanne): Bien honnêtement, je trouve qu'on s'attaque à la bonne cible. Il y a effectivement des dispositions dans le Code criminel qui interdisent la conduite, capacités affaiblies par la drogue. Non seulement l'alcool, mais la drogue aussi.

C'est vrai que les instruments de détection sont plus rares, puis la formation des policiers tarde un peu à se faire au Québec, là. Il y avait des articles récemment là-dessus. Ceci étant dit, ce n'est pas parce qu'on a de la difficulté à apprécier la présence de drogues...

Une voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, ça existe, mais c'est moins appliqué. Ce n'est pas parce qu'on a de la difficulté à détecter la présence de drogues, là, de façon généralisée que ça devient un risque moins grand. Et ce n'est pas parce qu'on est davantage capable d'apprécier les impacts de l'alcool qu'on devrait se priver d'agir, alors qu'il y a des personnes qui décèdent, parce qu'on n'est pas rendu aussi loin dans le dossier de la drogue.

Vous savez, j'ai déjà travaillé un dossier, là, celui de la publicité, qu'on a évoquée, puis, au début, les constructeurs me disaient: Mme St-Cyr, voyons, la publicité automobile, ce n'est rien, ça n'a pas d'influence. C'était leur langage au début, là. Et je ne les trahis pas en disant ça. Ils me disaient: Mais c'est les vidéos, c'est la télé, c'est les films. J'ai dit: C'est ça, c'est comme le bilan routier. Il y a l'alcool, il y a la vitesse, il y a la fatigue. Il y a tellement d'affaires qu'on ne fera rien. Alors, naturellement qu'ils ont cheminé. Ils ont dit: Oui, on a une responsabilité par rapport à ça. Nous, notre bout, c'est la publicité automobile canadienne, et on va s'en occuper.

Alors, c'est un petit peu la même chose. L'alcool, c'est largement démontré. Vous parlez à n'importe qui de la communauté scientifique, vous parlez aux autres provinces, c'est reconnu mondialement que les...

M. Bergeron (Verchères): Qu'on parle à la Saskatchewan, par exemple.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, mais c'est quand même un très grand danger. Ce n'est pas parce qu'ils n'en ont pas parlé suffisamment et que le contrôle est insuffisant que ça devient une mesure inadéquate. C'est sûr, et vous l'avez exprimé à maintes reprises, puis on le dit tout le temps: l'approche gagnante, c'est la législation, de la sensibilisation et du contrôle. Alors...

M. Bergeron (Verchères): Mais le problème qu'on a aujourd'hui, c'est qu'on n'a pas réussi à nous faire la démonstration à aucun moment, et je répète, à aucun moment, on ne nous a fait la démonstration que cette mesure législative là s'accompagnerait d'une campagne de sensibilisation suffisante.

D'ailleurs, j'ai même posé la question à maintes reprises lors de l'étude des crédits, par rapport à l'objectif que le gouvernement s'est donné de réduire la publicité, de réduire la formation, de réduire les déplacements. Et j'ai voulu savoir de la part de la Société de l'assurance automobile du Québec qu'est-ce que... comment ça allait se traduire, ça, par rapport aux objectifs qu'on poursuit, notamment concernant le 0,05. On n'a jamais été en mesure de me répondre. Ce qu'on m'a dit, c'est: On va regarder ça, là. On ne sait pas trop si on va couper plus sur la formation, ou plus sur les déplacements, ou plus sur la publicité. On vous dira ça plus tard. Regarde, moi, c'est là que j'adopte la législation, j'ai besoin de le savoir dret là, parce qu'on a la preuve très claire, très précise que, si la mesure législative ne s'accompagne pas d'une campagne de sensibilisation massive, et si ça ne s'accompagne pas de contrôles accrus...

Et, là encore, je n'ai aucune démonstration que les contrôles vont être accrus. J'ai plus la démonstration du contraire. Je ne sens toujours pas de la part de ce gouvernement — puis je ne blâme pas la ministre des Transports, loin de là — je n'ai toujours pas de démonstration de la part du gouvernement qu'on a l'intention de mettre les 300 contrôleurs routiers à contribution pour accroître les contrôles au niveau des véhicules de promenade.

Alors, quand on me fera la démonstration, justement sur la base de ce que vous venez d'évoquer, Mme St-Cyr, que la mesure législative va s'accompagner d'une campagne massive de sensibilisation et de contrôles accrus, moi, je veux bien le considérer. Mais autrement, là, on pellette du nuage, là, on pellette du nuage, parce qu'effectivement, moi, je vous réinvoquerai l'exemple de la Saskatchewan. Et vous avez vous-même dit: Oui, mais, tu sais, si la sensibilisation n'est pas suffisante puis les contrôles ne sont pas suffisants, c'est sûr que ça ne donne rien, ou, tu sais, ça n'a pas l'effet qu'on voudrait que ça ait. Bien, c'est ça, ce dans quoi on risque de s'engager.

Moi, je ne vous dis pas qu'on ne doit rien faire, Mme la Présidente. Ce n'est pas ça que je dis. Ce que je dis, c'est que, pendant qu'on passe énormément de temps là-dessus, est-ce qu'il y a d'autres démarches qui se font? Vous nous dites: Quand on est sur la route, ça doit requérir toute notre attention. Parfaitement d'accord. Qu'est-ce qu'on a comme illustration de la part des gens qui sont décédés, là, les quelques cas, je pense que c'est huit, de personnes qui avaient un taux d'alcoolémie entre 0,05 et 0,08? Quatre, qu'on me dit, quatre personnes. Qu'est-ce qui me dit qu'il n'y en a pas un sur ces quatre-là, là, qui changeait son CD au moment

où l'accident est survenu, qui était en train de manger des croustilles ou qui était en train de, je ne sais pas, moi, de changer le poste de son radio en même temps? Je veux dire, est-ce que le 0,05 est la cause de l'accident puis du décès? Bien, on n'est pas en mesure de faire cette démonstration-là.

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

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

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, je vais commencer peut-être à répondre à l'envers, mais je vais essayer de toucher tous les angles.

D'une part, nous avons déposé à la commission des études qui avaient été évoquées notamment dans les travaux de la Table québécoise de la sécurité et qui démontraient notamment le fruit d'une recherche très fouillée qui mettait en relief le fait que 8 % des décès avaient été... diminution de 8 % des décès à la suite de l'entrée en vigueur du 0,05. Alors, ça équivaut à peu près à 40 personnes de moins qui décéderaient au Québec à chaque année.

Lorsque vous mentionnez que...

M. Bergeron (Verchères): Par la simple adoption de cette... de...

Mme St-Cyr (Johanne): Par l'adoption. Là, je reviens. Je vais vous dire trois, quatre affaires. D'une part, je reviens à un exemple que je donne souvent...

M. Bergeron (Verchères): Vos études, elles se basent sur quoi, là? On change la loi, puis, comme par magie, il y a 40 décès de moins?

Mme St-Cyr (Johanne): Non, c'est des études scientifiques.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, bon, bon. Moi, là, j'aimerais ça qu'on entende Mme St-Cyr, puis ensuite on va vous entendre, M. le député. Elle a dit trois, quatre affaires... Bien, vous aviez commencé avec une.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci. Alors, les études en question, que vous avez eues puisque nous les avons déposées à la commission, ce sont des études scientifiques. Une étude scientifique, c'est une étude qui est publiée, qui est reconnue par ses pairs et qui fait l'unanimité. Ce n'est pas une étude sur le coin d'une table qu'on fait en cinq minutes. Donc, c'est vraiment reconnu. Alors donc, c'est ça que nous avons déposé et que nous avons mis à votre disposition.

L'autre chose que j'allais mentionner: effectivement, il y a des gens pour qui il suffit de dire qu'il y a un risque par rapport à quelque chose pour qu'ils se conduisent en conséquence puis qu'ils tiennent compte du risque. On va chercher une autre partie de la population quand on écrit quelque chose dans une loi, parce que le fait que ce soit dans la loi, ça indique que c'est vrai, que c'est sérieux, et il y a des gens qui se conforment. Et il y a d'autres personnes pour qui ça prend le policier qui donne une petite tape sur l'épaule pour que la personne s'amende. Bon.

L'autre chose, vous parlez de campagne de sensibilisation massive. Depuis de nombreuses années, la Société de l'assurance auto fait des campagnes sur l'alcool au volant. Qu'est-ce qu'on dit? Quand on boit, on ne conduit pas.

Alors, je pense qu'effectivement il va falloir donner plus d'information à la population, parce qu'on avait vu notamment: On ne pourra plus fêter la Saint-Valentin, quelqu'un comme moi n'aurait même pas le droit de prendre un verre de vin. Je regrette. Quand on regarde les tableaux qui ont été déposés par MADD, qui relevaient d'une étude scientifique... Puis d'ailleurs Éduc'alcool avait relativisé ses propres chiffres en disant: C'est vrai, on ne tenait pas compte du temps de consommation, etc.

Alors donc, il y a une information qui est à donner à la population, mais c'est clair que le vrai message, c'est: Quand on boit, on ne conduit pas. On désigne un conducteur, on prend un taxi, on fait un aménagement quelconque, et on y pense avant de partir. C'est ça, le vrai message qu'il faut passer aux gens. Et ce n'est pas dire: Bien, vous pouvez peut-être aller jusqu'à... Tu sais, idéalement, là, le vrai message, c'est ça, et c'est le message qu'on passe depuis quelques années, carrément: Lorsqu'on boit, on ne conduit pas.

● (21 h 40) ●

Alors, oui, il faudra faire de l'information grand public lorsque la mesure sera adoptée. Quelle que soit la mesure adoptée, il faut faire de l'information publique. Les policiers sont très sensibilisés à la sécurité routière. Ils sont très collaborateurs. On travaille vraiment... l'Année de la sécurité routière 2007 qui avait été proclamée par le gouvernement a vraiment donné un élan additionnel. Ça faisait des années qu'on travaillait avec les policiers, mais là ils sont vraiment mobilisés. Il y a une coordination qui se fait, un accompagnement. Et, je veux dire, on fait vraiment le maximum.

Et je reviens à votre premier segment d'intervention. Lorsque ma présidente, en commission parlementaire, avait dit: Bien, je ne peux pas vous répondre pour l'instant, il faut faire nos devoirs, ça demeure vrai, parce que le Conseil du trésor devait émettre certaines directives pour baliser justement l'exercice, et, comme société d'État, nous avons jusqu'au 30 septembre pour faire état des choix que nous prenons. Et, dans notre cas, puisque nous avons un conseil d'administration, ça doit être entériné aussi par le conseil d'administration.

Alors, c'est pour ça que ma présidente n'a pas pu vous répondre plus précisément. Elle se devait... Je pense qu'elle vous a traduit la volonté que nous avons de collaborer aux grands enjeux gouvernementaux, mais par contre nous avons des règles particulières qui s'appliquent à nous, puis on doit aussi respecter notre conseil d'administration.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron (Verchères): Non. Puis-je?

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Bergeron (Verchères): Puis-je?

La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr.

M. Bergeron (Verchères): Alors, Mme la Présidente, d'abord deux choses. Votre étude, O.K., elle faisait, pour ainsi dire... Puis je ne conteste pas la validité de l'étude. Ce que je veux simplement dire, c'est que, lorsqu'appliquée dans la réalité, là, puis on revient à l'exemple de la Saskatchewan, c'est que ça n'a pas nécessairement l'effet

qu'on souhaite si, comme vous l'évoquiez à juste titre vous-même, il n'y a pas de campagne de sensibilisation puis il n'y a pas de contrôle accru.

Or, vous me confirmez par vos propos... Puis ce n'est pas un blâme que je fais à la présidente de la Société de l'assurance automobile, mais, moi, là, comme parlementaire, là, je dois adopter une mesure législative qui, si elle ne s'accompagne pas d'une campagne de sensibilisation massive et de contrôle accru, risque de ne pas avoir les effets escomptés. Et on n'est pas en mesure de me dire à ce stade-ci quel genre de campagne on fera, parce qu'on ne sait pas quel budget on va mettre sur la publicité.

Alors, moi, là, je suis effectivement, à ce stade-ci, très préoccupé. Et je me dis: Si vous nous arrivez avec la réponse en septembre, peut-être qu'on est mieux d'attendre en septembre avant d'adopter ça.

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

Mme Boulet: Je vais commencer, si vous me permettez, Mme la Présidente, très brièvement.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, au collègue de Verchères, un, nous avons proposé, puis on s'est rencontrés. Alors, l'ouverture que nous avons, c'est de mettre la disposition en vigueur en 2012. Que ce soit janvier 2012 ou décembre 2012, moi, je n'ai pas de problème. Et on est très conscients, et c'est ce que je vous avais offert, que, d'ici à là, il faudrait informer la population qu'est-ce que ça représente, le 0,05, les objectifs recherchés, pourquoi on fait... Et je me suis engagée à le faire.

Bon, ce n'est pas nécessairement chiffré, parce qu'une campagne il faut que ça se monte, il faut que ça se structure, bon, comment on y va. Mais je me suis engagée à le faire. Si je mets un délai, M. le député, ce n'est pas pour faire rien d'ici ce temps-là. Comprenez-vous? Si j'ai cette ouverture-là de dire: Bien, on est peut-être mieux de travailler, puis bien informer la population, puis le faire entrer en vigueur en 2012, bien c'est parce que, ce temps-là, je juge et je pense que ça sera utile pour informer la population. Je ne vous proposerais pas de mettre ça en 2012 si j'avais l'intention de ne rien faire d'ici 2012.

M. Bergeron (Verchères): Mais, Mme la ministre, sauf le respect que je vous dois, là, moi, votre parole, je la prends. O.K.? Je la prends. Ceci dit, moi, là, il y a des rumeurs qui courent. Moi, je ne sais pas si, en septembre, vous allez être encore ministre des Transports, O.K.? Premières choses.

Puis, deuxième des choses, moi, je ne sais pas, en septembre, quel genre de budget la Société de l'assurance automobile va décider d'avoir, décider de maintenir au niveau de la publicité, compte tenu des objectifs gouvernementaux, qui s'appliquent également à la Société de l'assurance automobile.

Alors, on me dit: On ne sera pas en mesure d'arriver avec quelque chose de plus précis concernant la publicité avant septembre. Alors, moi, là, je prends votre parole, Mme la ministre, mais je ne sais pas si vous allez être encore là et je ne le sais pas, moi, s'il va y avoir encore des budgets pour faire de la pub à la Société de l'assurance automobile. Alors, est-ce que, dans les circonstances, c'est une bonne idée de nous engager là, dret là, immédiatement ce soir?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme St-Cyr. Puis après ça je vais prendre une intervention du député de Johnson.

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

Mme Boulet: Oui, regardez, le député d'Orford...

M. Reid: Moi, je suis un peu surpris de... Ça fait sept ans que je fais des projets de loi, etc., et la problématique qui est demandée ici, c'est tout à fait similaire, me semble-t-il, à la discussion maintes et maintes fois répétée d'un projet de loi qui va être suivi par un règlement, et on demande... Si on n'a pas le règlement, on n'a pas envie de voter sur le projet de loi. Et les règlements ne sont jamais là ou ne sont pas souvent présents. Et, autrement dit, que la façon dont on va mettre en application un projet de loi, par règlement ou par des investissements, par des sous, c'est quelque chose, depuis sept ans que j'entends ça, moi, puis on vote des projets de loi, puis ce n'est pas obligatoirement... ce n'est pas obligatoire d'aller là, là. C'est des choses qui ont été acceptées et votées.

Moi, j'ai l'impression, ici, qu'on parle d'une chose qui est la mise en application d'une législation. Là, on est en train de faire une législation, pas sa mise en application. Je trouve tout à fait légitime qu'on pose des questions. On peut être d'accord ou pas d'accord avec le fait qu'on ait le règlement ou pas. J'ai vu des gens qui ont voté pour, des gens qui ont voté contre parce qu'il n'y avait pas le règlement présent, ce qui est un peu similaire, me semble-t-il. À présent, souvent on a un règlement, mais enfin ça ne nous empêche pas de faire une législation, et je ne vois pas pourquoi on reporterait ça en septembre parce qu'on n'a pas soit un règlement soit une assurance d'un programme défini, etc., qui fait partie de l'exécutif et non pas du législatif.

M. Bergeron (Verchères): Mme la Présidente.

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

M. Bergeron (Verchères): La différence entre ce que vous évoquez, M. le député d'Orford, et la situation dans laquelle on se retrouve présentement... Je comprends très bien ce que vous dites. Ça fait quelques années également que je siége, puis je l'ai vu à maintes et maintes reprises, ce genre de réclamation de la part de l'opposition d'avoir le règlement. Mais ce n'est pas de ça dont il est question. Ce dont il est question aujourd'hui, c'est d'une mesure dont on sait pertinemment, et les experts nous l'ont tous dit, il n'y a pas un témoin qui a comparu ici, pas un seul qui ne nous a pas dit exactement la même chose, à savoir que la mesure législative seule a peu ou pas d'effet. Et, pour que la mesure législative ait un véritable effet, significatif, il faut qu'il y ait campagne de sensibilisation, il faut qu'il y ait contrôle accru.

Or, M. le député d'Orford, personne, à part l'engagement personnel de la ministre, là...

Mme Boulet: Du gouvernement, parce que, moi, je...

M. Bergeron (Verchères): Oui, oui. À part l'engagement personnel du gouvernement à travers la parole de la ministre, personne ne m'a fait la démonstration que, oui, il y aurait campagne de sensibilisation massive. On m'a

plutôt fait la démonstration du contraire jusqu'à présent, et c'est de cela dont je suis inquiet.

Et, plus encore, on ne m'a pas fait la démonstration qu'il y aurait un contrôle accru. Au contraire, on refuse, on se refuse, on a les deux pieds sur le frein quant à la possibilité de mettre en oeuvre un contrôle accru avec la présence sur le terrain de gens qui sont prêts demain, au pied levé, de faire ce travail-là. Puis on leur dit: Non, vous ne le ferez pas. Alors, je suis inquiet.

M. Reid: Mme la Présidente, je ne questionne pas la légitimité des inquiétudes, je ne questionne pas la légitimité du questionnement. Ce que je dis, c'est que, pendant sept ans, j'ai vu des projets de loi qui ont été adoptés, avec des discussions souvent vigoureuses, qui n'avaient pas toutes les réponses. Et ici on a même une réponse que même je n'ai pas entendue souvent, un engagement d'un gouvernement par la voix de la ministre à la table, là. Dans plusieurs projets de loi, je n'ai pas entendu des gens qui ont été si loin que ça. Et, tout en étant légitime, bien on peut décider, n'ayant pas ces réponses-là, de voter pour ou contre, mais, à un moment donné, on ne peut pas... enfin, ce n'est pas une raison, à mon avis, qui nous engage à reporter de plusieurs mois, disons, l'adoption d'un projet de loi qui est aussi important que celui-ci puis que cette mesure en particulier, il me semble. C'est très légitime, mais la légitimité ne nous amène pas à dire: On va faire ça en septembre. C'est ça que je veux dire.

M. Bergeron (Verchères): Bien, c'est un point de vue que vous avez puis que je respecte, M. le député d'Orford.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Alors, avec ce beau respect, nous en sommes à Mme St-Cyr.

Mme Boulet: ...Mme St-Cyr pour compléter.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, alors Mme St-Cyr. Puis ensuite je vais écouter le député de Johnson, parce que j'ai deux de vos collègues, monsieur...

M. Bergeron (Verchères): Oui, oui, absolument.

La Présidente (Mme Doyer): ...puis je reviens à vous après.

M. Bergeron (Verchères): Moi, il faut que j'aille au petit coin, de toute façon.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, j'allais juste mentionner que l'exercice auquel on a à faire face, naturellement, on le fait en tenant compte de nos priorités que sont le service à la clientèle et la sécurité routière. C'est un des leitmotiv de la société.

Deuxième élément, c'est qu'on ne peut pas camper un budget publicitaire avant de savoir qu'est-ce qu'il y aura à faire, qu'est-ce qui sera adopté dans la loi, et le moment d'entrée en vigueur, et quels sont les ingrédients. C'est à la suite de ça qu'on regarde c'est quoi, la meilleure approche dans les circonstances et de quel budget doit-on disposer.

Le cas échéant, de toute façon, on n'arrêtera pas d'en faire, de la publicité. Ce sera une question de priorisation. Et c'est une mesure qui est importante, alors on la traitera en conséquence.

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

Une voix: Vous pouvez aller au petit coin.

M. Bergeron (Verchères): Je reviens, ce ne sera pas long...

Une voix: ...

M. Bergeron (Verchères): À moins que vous acceptiez de suspendre?

Une voix: Non. Tu nous dois du temps.

M. Bergeron (Verchères): Je te dois du temps? Comment ça?

Une voix: Tu es arrivé à 19 h 40.

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

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson, allez-y.

M. Boucher: Oui, merci, Mme la Présidente.

Des voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

● (21 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): ...cette journée-là d'ailleurs pour vous, messieurs, aujourd'hui.

M. Lemay: On a eu nos lacets bleus.

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez eu vos lacets bleus.

Une voix: Le lacet, c'était pour quoi, le lacet?

La Présidente (Mme Doyer): C'était pour les cancers de la prostate, la prévention. Voilà. Vous demanderez ça au ministre de la Santé et des Services sociaux, il va vous expliquer. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci. C'est vraiment des discussions on ne peut plus pertinentes et intéressantes. Oui, oui, tout à fait. Franchement, je suis très heureux d'être élu pour avoir le privilège d'assister à ça.

Je veux revenir sur deux choses. Vous aviez mentionné, Mme St-Cyr, hein, St-Cyr, O.K., de la démonstration qu'avait faite le MADD des différentes... disons, du niveau de consommation qu'on pouvait avoir, qu'on pouvait, disons, prendre sans dépasser le 0,05. Moi, je dois vous avouer que ça, cette partie-là des audiences publiques m'a fait complètement halluciner, et même, cela sans alcool ni aucune drogue de ce genre, parce que, depuis des années, Mme Cyr, depuis des années, il y a évidemment un consensus social qui a été établi sur le 0,08, et la publicité effectuée par la SAAQ, évidemment, bon, parlait du 0,08 et

parlait surtout qu'en moyenne, le 0,08, on ne le dépassait pas avec une consommation à l'heure. Tu sais, évidemment, là, ça dépend, hein? Une bière équivaut à un verre de vin, qui équivaut lui-même à un petit shooter, tu sais, une chose comme ça. O.K.? Alors que, lors des audiences publiques, le MADD nous est arrivé avec des tableaux... effectivement je pense que je l'ai encore, là, à quelque part, là, quelque chose comme ça, où on pouvait même aller jusqu'à deux consommations à l'heure sans dépasser le 0,05.

Alors, je dois vous avouer, là-dessus, que ça remettait en question évidemment tout ce qu'on nous avait dit, tout ce qu'on nous avait enseigné au cours des années où le 0,08 était de mise, et là, tout d'un coup, parce qu'on voulait le ramener à 0,05, là: Regardez, ce n'est pas grave. De toute façon, pour des gens d'une certaine corpulence qui en plus mangent, etc., ça peut correspondre à deux consommations à l'heure, donc le double de ce qu'on disait pour le 0,08, et là on ne dépasse pas le 0,05.

Alors, moi, j'aimerais... Évidemment, on ne peut pas mettre en doute les intentions des parlementaires. On peut peut-être mettre en doute, par contre, les chiffres que peuvent nous amener des organismes comme ça. J'aimerais qu'on m'explique: Est-ce que la SAAQ, après avoir dit durant des années que le 0,08 correspondait à une consommation à l'heure, entérine le fait que, finalement, wouh! on peut même aller jusqu'à deux consommations à l'heure sans dépasser le 0,05?

M. Bergeron (Verchères): C'est parce qu'on parlait des petits, puis là on parle de gros.

M. Boucher: Oui, mais...

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

M. Boucher: ...quand même j'aimerais qu'on m'explique, là.

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

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, depuis de nombreuses années, à la SAAQ, on ne parle plus de nombre de consommations à l'heure. Vous référez au...

Des voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): Vous référez au 0,08 du Code criminel. Le Code criminel parle aussi de la notion de capacité de conduite affaiblie par l'alcool, sans qu'il y ait de taux. Vous pourriez être condamné en vertu du Code criminel avec un taux inférieur à 0,08. Depuis de nombreuses années, la société, le langage qu'elle tient plutôt, c'est de dire: Lorsqu'on boit, on ne conduit pas, et mousser beaucoup l'idée du conducteur désigné.

L'intérêt du tableau de MADD, c'était simplement... ils l'avaient déposé dans un rapport notamment, puis la dame était revenue avec ça. C'est à la suite d'autres allégations puis de publicités qu'on voyait — plus possible de prendre un verre d'alcool à la Saint-Valentin au restaurant — qu'ils ont ressorti le tableau. Puis, regardez la source, là. Je ne m'en souviens plus par coeur, mais la source, en bas de leur tableau, là, c'est quand même un organisme... Ce n'était pas MADD lui-même qui avait produit le tableau, là.

Une voix: Crédible.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, c'est ça. Merci. C'était — bon, je n'ai pas mes lunettes — Solomon et Chamberlain, *Calculating BACs for Dummies*, et c'était un article dans le *Canadian Criminal Law Review*. Alors donc, c'était quand même quelque chose de fondé.

Alors, je pense qu'ils avaient mis ce tableau-là en relief pour dire: Écoutez, il ne faut pas, non plus, faire de la désinformation. Ils ne font pas non plus la promotion de l'alcool, là, MADD, on s'entend. C'est plutôt des gens hypersensibles au fait des dangers que représente l'alcool au volant. Alors, c'est dans ce contexte-là.

Alors, la société, pour nous, c'est: Quand on boit, on ne conduit pas. Et on essaie, on essaie depuis quelques années d'attirer l'attention justement sur le fait qu'en vertu du Code criminel ce n'est pas juste le 0,08, c'est aussi la notion de capacité de conduite affaiblie. Et c'est là où on a commencé à expliquer aux gens: Écoutez, dès qu'on consomme, à compter de 0,02, il y a des effets qui commencent à se manifester. Ils sont très significatifs à 0,05, d'autant plus — et c'est là où le tableau entre en ligne de compte — si vous n'avez pas mangé, si vous êtes fatigué. Écoutez, là, vous êtes très à risque.

Alors donc, c'est pour ça que c'est intéressant de s'appuyer sur des études scientifiques, pour dire: Ce n'est pas juste du vocabulaire. Là où ça a été implanté, il y a eu un impact réel sur une diminution des décès, et c'est démontré aussi qu'il y a une diminution de la consommation de l'ensemble. Ça ne touche pas juste les petits buveurs, ça touche l'ensemble des gens qui consomment.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Non. Non, j'ai...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Boucher: Parce que, vous savez, bon, effectivement on a une étude, là, faite par des chercheurs que j'imagine reconnus et appréciés par leurs pairs, etc., seulement il y en a eu plusieurs, études on ne peut plus scientifiques qui ont été par la suite démenties. Est-ce qu'on a plus d'une étude qui fait état des différents niveaux de consommation? Parce qu'éventuellement... Et peut-être ce que je comprends, Mme St-Cyr, c'est que la pub de la Société des alcools va... Société de l'assurance automobile, pardon...

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Un lapsus.

M. Boucher: Oui. C'est la SAAQ, tu sais.

Une voix: La SAQ et la SAAQ.

M. Boucher: Non, non, mais donc vous allez maintenir les mêmes pubs, étant donné que vous dites: Nous, ce qu'on fait, c'est... on met l'accent sur: Lorsqu'on boit, on ne conduit pas, conducteur désigné, etc.

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, je n'ai pas dit qu'on allait nécessairement maintenir les mêmes pubs. J'ai expliqué

que, depuis quelques années, on met l'accent sur le fait que, lorsqu'on boit, on ne conduit pas. Et notre dernière publicité qu'on voit en ce moment, depuis déjà une couple de semaines qu'elle est en ondes, c'est... on voit... on ne sait pas que c'est le jeune qui sonne à la porte, puis que c'est son père qui lui répond, puis que, là, il a besoin de sous. Tu sais, sur le coup, il... tu sais, sur le coup, il pense que son fils est mort, que c'est la police qui arrive, comme dans notre autre annonce, mais là, finalement c'est le jeune qui arrive, puis là il a besoin de sous pour le taxi.

Alors, on essaie. Notre publicité n'est pas... tu sais, ce n'est pas qu'on change jamais. Et là, dans la perspective où l'on parle d'un 0,05 qui serait adopté par l'Assemblée nationale, alors là, c'est de voir, bon: Ça, qu'est-ce qu'il est important de faire savoir aux citoyens? C'est dans quel horizon? Comment? C'est de l'éducation qu'on fait, c'est de la sensibilisation? Comment on s'y prend? Et là on fait nos devoirs pour voir c'est quoi, le meilleur moyen d'informer et de sensibiliser, comment on s'adresse à nos différents publics.

M. Boucher: Dans la pub du 0,08 que vous avez arrêté de faire mais qui disait environ une consommation à l'heure, bon, c'est sûr qu'évidemment c'est variable selon les poids, on le sait tous, si on mange ou non, bon, etc., mais ça avait quand même, disons, la qualité de donner une image aux gens de ce à quoi correspond le 0,08. O.K.? Donc, il y avait... quelqu'un pouvait... parce qu'évidemment on ne se promène pas avec des éthylomètres, je veux dire, un appareil à mesurer notre taux d'alcoolémie, chacun, en tout temps, et donc on devait avoir comme une espèce de O.K. À 0,05, là, est-ce qu'on va, entre guillemets, tenter d'informer les gens de ce à quoi peut correspondre le 0,05? Parce que, vous, vous me dites: Je n'ai pas le droit de... Le gouvernement dit: En haut de 0,05 puis entre 0,05, 0,08, on suspend votre permis. Bon. Mais on n'interdit pas la consommation d'alcool et la conduite. On dit: Si tu es entre 0,00 et 0,04... non, 0,04999, tu es correct, tu sais. Donc, oui, à 0,04, na, na, na, tu peux conduire, il n'y a aucun problème. Donc, on n'interdit pas l'alcool en tant que tel. Comment, moi, je fais pour savoir si je suis à 0,02, 0,051, etc.?

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

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Ouellette: ...laisser la réponse, puis après son intervention je vais intervenir, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ah bon? Est-ce que vous... Allez-y. Vous n'aviez pas terminé, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Bien oui. C'était, je veux dire, comment. Comment est-ce qu'on se figure ce à quoi peut correspondre le 0,05 lorsqu'on n'est pas... évidemment, on n'est pas porteur d'éthylomètre, quand on n'est pas expert en la matière?

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

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Alors, on pourra, avec prudence, donner certaines images. Vraisemblablement,

c'est ça, le travail qu'on va devoir faire, nous, avant de faire une campagne de publicité, c'est: Comment est-ce qu'on présente le message pour que ce soit clair pour la population? Alors, je n'ai pas votre réponse, là, ce soir, mais c'est sûr qu'il va falloir donner certaines images, certaines indications pour que les gens puissent se gouverner en conséquence.

Mais, ceci dit, la... si vous commencez à vous poser des questions, là, vous ne conduisez pas. «That's...» C'est tout.

M. Boucher: On a utilisé en masse «pick-up», hein, ça fait que vous pouvez, vous, dire: «That's it, that's all.» Il n'y en a pas, de problème.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

M. Lemay: Oui, merci, Mme la Présidente. C'est toujours des questions...

M. Ouellette: Non, c'est correct. C'est beau.

M. Lemay: Oui?

M. Ouellette: Non, vas-y, ça va être très intéressant. J'interviendrai après. Je te répondrai.

● (22 heures) ●

M. Lemay: O.K. Ah, mon Dieu! Je suis averti.

C'est sûr qu'on se place... quand on remet en question ce type de proposition là, on se place toujours dans le mauvais siège, parce qu'il est plus facile de... et de façon légitime et de façon sincère, là, ma question n'est pas là, c'est plus légitime de dire: On veut le bien, on veut protéger, on veut qu'il y ait moins de morts. Alors, quand on pose des questions, quand on a des doutes contre ces choses-là, on se place toujours dans une situation difficile, d'où l'importance, je crois — mes collègues en ont fait... en ont parlé — d'où l'importance des messages. Et, moi, il me semble qu'il y a vraiment un consensus à point 8, depuis longtemps.

Une voix: 0,08.

M. Lemay: Bien, 0,08, pardon. 0,08, effectivement. Alors, 0,08, il y a un consensus, c'est sûr...

M. Bergeron (Verchères): Coma éthylique.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lemay: C'est ça, il ne se rend même pas à sa voiture. Alors, il y en a un, consensus. C'est su, c'est reconnu, on a les équipements pour... les tribunaux sont maintenant équipés pour faire face à ces causes-là. On en a parlé tout à l'heure, les récidivistes; maintenant, on s'occupe des récidivistes, et tout ça. On a développé avec le temps une expertise très, très, très importante.

Et là, parce que, bon, il y a quelques études, parce qu'il y a quelques provinces ou quelques pays qui ont décidé de faire ça, bien là, les gens s'en vont en colloque, en congrès à travers le monde, là: Ah! regarde donc... regarde donc la bonne idée. Puis là on importe très souvent... puis encore une fois c'est légitime et sincère, on importe très souvent ces idées-là. Alors là, on s'appuie sur la Saskatchewan ou d'autres pays à travers le monde pour dire: Ils ont fait ça,

ils ont fait ça, ils ont fait ça, et ça marche très bien, alors que ce que mes collègues ont dit, ce que j'ai lu dans les documents — j'ai suivi un peu la commission — c'est loin d'être si clair que ça. Donc, de remettre, Mme la Présidente, de remettre en cause le 0,04, le... pardon, le 0,05, le casque de vélo, les coudières pour les enfants, le casque du skieur, bientôt le casque du conducteur, le casque du marcheur probablement...

M. Boucher: Interdiction de fumer dans le char.

M. Lemay: Interdiction de fumer dans... Quand on remet ça en cause, là on a l'air d'empêcheurs de tourner en rond, un peu bizarres, et ça rend ce type de débat là, Mme la Présidente, un peu... un peu difficile. Parce qu'on va nous dire — ultimement toujours: Nous, ce qu'on veut, c'est de protéger la vie, c'est qu'il y ait le moins de risques possible, alors que la vie... Juste venir au monde, c'est un risque, et le risque dure jusqu'à notre mort.

Alors, jusqu'où on va pour éliminer les risques, pour faire en sorte que les gens ont de moins en moins de responsabilités, que l'État, de plus en plus, surcharge non seulement les individus, mais surcharge les pouvoirs publics de lois et de règlements pour faire en sorte d'atteindre ce bien? Et on l'a vu, mon collègue l'a dit tout à l'heure, on le sait, Mme la Présidente, que tout projet de ce type-là... puis on a eu des débats dans le passé, d'autres projets de loi, il me semble... Moi, en tout cas, il y a une chose claire: pour faire prévaloir déjà le 0,08, c'est la présence de policiers sur les routes, point à la ligne.

Les gens ont peur des policiers en voiture, les gens respectent le travail des policiers en voiture. On aura beau faire toutes les campagnes de prévention qu'on voudra, Mme la Présidente, s'il n'y a pas de policiers sur la route... On le sait tous, on est souvent en voiture nous-mêmes: quand il y a un policier de caché, là, on voit que la file, ça ralentit énormément.

Une voix: S'il est caché.

M. Lemay: Mais non, mais on voit que ça ralentit en avant de nous, mais, une fois qu'on le voit, là, on a compris pourquoi ça ralentit. Mais malheureusement, quelquefois, il est trop tard, et là je parle de vitesse.

Donc, Mme la Présidente...

Une voix: ...

M. Lemay: Et ce que je trouve éminemment contradictoire dans la discussion que nous avons actuellement... Et là on voit la passion que les gens du gouvernement, les gens de la SAAQ ont à défendre, mais, si je ne suis pas au courant, Mme la Présidente, de ce qu'on discute actuellement, dans le fond, tout ça pour nous amener à ce qu'un... Et je vous réfère à un article de *La Presse* du 5 juin dernier fort... qui fait un bon bilan de situation, du journaliste Tristan Péloquin, et ce qu'un avocat a parlé: «...le problème, dans ce cas-ci, c'est qu'on veut suspendre les droits d'une personne sur la base d'appareils imprécis [...] d'un test fait au bord de la route.» Mais c'est sommaire, donc il y a une intervention.

M. Bergeron (Verchères): Puis il n'y a pas de recours.

M. Lemay: Puis il n'y a pas de... La personne ne peut pas se défendre, elle ne peut pas dire: Ça ne fonctionnait pas. Elle ne peut pas se défendre d'aucune façon, et son permis est suspendu pour 24 heures. Donc, est-ce que le jeu en vaut vraiment la chandelle? Est-ce que le jeu en vaut... Alors, on voit toute cette passion pour protéger les gens, pour augmenter la sécurité sur les routes, mais cette passion-là n'est pas associée à un geste qui est équivalent à ça. C'est une suspension de permis pour 24 heures, c'est tout, alors que le 0,08, évidemment, on en a parlé tout à l'heure — et là, là, là on rentre dans quelque chose de beaucoup plus dur, beaucoup plus difficile — et là c'est au poste de police, et on souffle dans... dans l'appareil en conséquence. Donc, effectivement, comme mon collègue a insisté tantôt, l'autre problème qui se pose, c'est que les policiers interviennent. C'est une intervention sommaire: en quelques minutes, c'est réglé: permis suspendu 24 heures, la personne retourne chez eux de la... dans... Moi, il me semble que...

Une voix: Comment?

M. Lemay: Le comment, ça, c'est... Oui, effectivement, ça, c'est l'autre problème: Comment il retourne chez eux? Il faut qu'il aille chercher... en tout cas. Mais toute cette passion-là, tout ce débat-là pour une suspension de permis de 24 heures et non pas un acte criminel comme c'est le cas de 0,08. Donc, Mme la Présidente, après ça, ça va être quoi? Ça va être quoi? Est-ce que ça va être le point... le 0,00? Parce qu'après ça il y a d'autres colloques, il y a d'autres congrès internationaux qui vont avoir lieu, Mme la Présidente, où tous ces gens-là vont se rencontrer à nouveau et vont s'échanger des études.

Donc, à l'instar de mes collègues, Mme la Présidente, moi non plus, je n'ai jamais été... je ne suis pas convaincu. Je ne suis pas convaincu que ça va améliorer, malheureusement, là. Et, moi, je suis assez d'accord, même pas mal d'accord avec ce que la SAAQ — et non pas la SAQ, mais la SAAQ — propose effectivement dans leur campagne. C'est: quand on conduit, on ne boit pas. C'est très bien, ça. Je trouve que c'est une belle orientation en termes de publicité.

Mais le problème, Mme la Présidente, je le répète, parce que, pour moi, c'est fondamental, et ça, que ça soit pour le 0,05 ou pour le 0,08, c'est le manque d'effectifs policiers sur les routes, et ça, les policiers eux-mêmes le disent. Et je n'ai pas vu d'étude dernièrement, mais il me semble que beaucoup d'incidents arrivent la fin de semaine, sur des routes secondaires. Et ce que j'entends, ce qu'on voit, ce qu'on dit, c'est que, sur les routes secondaires, justement il n'y a beaucoup d'effectifs policiers, où les gens vont à 130, 140, 150 à l'heure, où là il arrive des drames vraiment terribles, là, où on apprend ça le samedi, et on trouve ça aussi terrible que la SAAQ ou aussi terrible que le gouvernement, Mme la Présidente. Donc, je suis loin d'être convaincu qu'amener cette proposition-là, l'adopter, je suis loin d'être convaincu que ça va donner automatiquement un meilleur bilan routier.

D'ailleurs, la ministre s'en félicitait dernièrement, que notre bilan routier, depuis 20 ans, depuis 40... vraiment, là, ça a changé, et on est tous d'accord: un blessé, une mort, c'est une mort de trop associée à l'alcool. On est tous d'accord là-dessus. Mais, de là à dire que le 0,05 va faire en sorte d'améliorer le bilan routier qui est le nôtre actuellement, personnellement, au même titre que mes deux collègues, je suis très, très loin d'être convaincu.

Donc, ma question, Mme la Présidente... Dans le fond, j'ai le goût de le dire et je le dis respectueusement: Dans le fond, toute cette passion, j'aurais le goût de dire comme un grand film: Tout ça pour ça. Dans le fond, toute cette passion, toutes ces études, ces commissions parlementaires, mais pour nous amener, dans le fond, à une suspension de permis de 24 heures, je trouve que...

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

M. Lemay: ...je trouve que ce qu'on amène comme argumentaire est démesuré par rapport à ce qu'on propose, alors qu'il y a un consensus social au 0,08. Et je me dis, d'où est venue exactement, la première fois, cette idée, Mme la Présidente, du 0,04? Je le sais que vous avez eu des commissions où vous parlez de ça depuis des mois, mais ce n'est pas tout le monde qui a eu la chance, malheureusement, de suivre ça à tous les jours. C'est venu de la table? C'est la table qui...

M. Bergeron (Verchères): Non, c'est venu de la ministre d'abord.

M. Lemay: C'est venu de la ministre d'abord? Ah bon! D'accord.

Mme St-Cyr (Johanne): Si vous permettez?

M. Lemay: C'est très scientifique.

● (22 h 10) ●

Mme St-Cyr (Johanne): Par ailleurs, c'est venu, au début des années 2000, avec M. Chevrette.

M. Lemay: O.K. D'accord.

Mme St-Cyr (Johanne): ...et j'y étais.

M. Lemay: Tout à fait.

Mme St-Cyr (Johanne): Et c'était le 0,04.

M. Lemay: Tout à fait.

M. Ouellette: C'était une bonne idée, quoi!

M. Lemay: Non.

Des voix: ...

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

M. Boucher: On ne l'a pas adopté?

M. Lemay: Ça n'a pas été adopté à l'époque, là.

M. Boucher: C'est vrai, ça.

M. Bergeron (Verchères): On a trouvé que ce n'était pas une bonne idée, ça fait qu'on ne l'a pas mise en oeuvre.

M. Lemay: C'est ça.

M. Boucher: C'est comme le Mont-Orford, ça.

M. Ouellette: En 2002, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey, on vous écoute.

M. Ouellette: ...effectivement c'est en 2002, M. Chevrette qui proposait le 0,04 avec 90 jours de suspension de permis. Je vais me permettre, au plaidoyer éloquent de mon collègue de Sainte-Marie, d'essayer d'apporter certaines... certains éclaircissements.

Dans mon ancienne vie, j'ai fait... j'ai fait 32 ans dans mon ancienne vie. Bon an, mal an, dans les années de patrouille, j'interceptais et je traduisais devant les tribunaux entre 125 et 150 conducteurs qui avaient les capacités affaiblies, bien entendu, bien avant l'ivressomètre. Donc, on fonctionnait... Parce qu'il y a deux façons de fonctionner en vertu du Code criminel: tu fonctionnes avec un appareil qui s'appelle l'ivressomètre et qui fait en sorte que tu es à 80 mg et plus, mesuré avec un appareil; ou, comme on appelait ça dans le temps, fonctionnait à la mitaine, donc à la mitaine voulait dire... voulait dire...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ouellette: ...voulait dire de noter un ensemble de facteurs qui déterminaient que la personne pouvait avoir les capacités affaiblies, ça pouvait être par l'alcool, ça pouvait être par les médicaments, ça pouvait être par la drogue, ça pouvait être par un ensemble de choses qui faisaient en sorte que tu cumulais, que tu cumulais des faits pour convaincre un juge que cette personne-là avait les capacités affaiblies. D'ailleurs, c'est assez bon qu'ils ont continué de le laisser dans le Code criminel, et c'est à l'article 252.1, paragraphe a.

Bon an, mal an... Bon an, mal an, j'ai été technicien d'ivressomètre. Je dois avoir, en cours de carrière, je vous dirais, à peu près 2 000 — très facilement, là — 2 000 conducteurs. Je disais à Mme la ministre que le plus haut pourcentage était dans les 0,40, et il y avait un comportement assez particulier.

Le 0,08, je pense que ce qu'il est important de comprendre, c'est que le 0,08, en partant du moment où tu es intercepté, tu deviens un criminel. Tu es traité comme un criminel, tu es amené au bureau; la charte s'applique, on te donne ton droit à l'avocat, tu... et là on te donne le droit à l'avocat et on te donne des numéros de téléphone d'avocats, qui vont effectivement sortir dans des articles de journaux pour dire: Ce n'est pas bon, les appareils! Appelez-nous, etc., O.K.? Ça fait vivre une business.

L'autre chose, c'est que tu as comparution à la cour.

M. Bergeron (Verchères): Y a-t-il des avocats ici? C'est parce que je trouve ça un peu raide, là.

M. Ouellette: Ah! C'est factuel, M. le député de Verchères. Comparution à la cour...

M. Bergeron (Verchères): Ce n'est pas respectueux des avocats.

M. Ouellette: ...prise d'empreintes digitales, dossier criminel, O.K., dossier criminel qui va te suivre toute ta vie, qui va te créer des entraves majeures dans tes voyages aux

États-Unis, dans tes voyages dans n'importe quels pays d'Europe, parce que tu dois, lorsque tu entres dans un pays, informer les douaniers, sous peine de renvoi immédiat, que tu as un dossier criminel et leur expliquer la teneur de ton dossier criminel. Dans certains pays, ils ne te laisseront pas rentrer, parce que c'est un privilège que tu as en entrant dans un pays. Donc, le 0,08, c'est ça que ça fait.

Mme la Présidente, je n'irai pas sur les études, et puis les scientifiques, et puis combien de bières à l'heure, puis toutes ces choses-là, là, je vais laisser à d'autres le choix de parler de ces études-là, parce que, quand on parle de ces études-là, je ne voudrais pas qu'on commence à penser... on essaie de justifier notre consommation d'alcool: j'en ai-tu pris trop, j'en ai-tu pas assez, j'ai-tu droit de prendre ci, j'ai-tu droit de ne pas prendre ça, je suis-tu à 0,08, je ne suis-tu pas à 0,08?

Il y avait une publicité, dans *Le Journal de Montréal*, le 11 mars dernier où, dans *L'alcool au volant* — en cinq minutes, ils mentionnaient... et c'est une étude très scientifique, *Le Journal de Montréal*, c'est lu par 2 millions de Québécois, O.K., ils mentionnaient qu'à 0,03 il y avait déjà des comportements différents et déjà ça pouvait être problématique dans ta conduite de véhicule. Je reprends ce que Mme St-Cyr mentionnait en disant: La meilleure des choses, ne conduis pas quand tu prends de l'alcool. O.K.?

M. Lemay: D'accord.

M. Ouellette: Bon. Si ça peut... Si cet article-là, le fait de s'harmoniser à la moyenne canadienne, sauf la Saskatchewan, qui est à 0,04, a amené...

M. Bergeron (Verchères): Avec un bilan routier... le nôtre.

M. Ouellette: ... — peu importe, peu importe — et que, Mme la Présidente...

Une voix: ...pour toutes sortes de raisons...

M. Ouellette: Peu importe. Peu importe, je ne mettrai pas en doute le travail des policiers là-bas et d'un paquet de facteurs et de circonstances, on va parler du Québec et on va parler de nos... de nos choses à nous, là, les... le 0,05, harmoniser le 0,05, l'intervention policière, à 0,05, au moyen d'un appareil certifié. C'est sûr qu'un avocat qui a besoin d'avoir des causes, à 0,05, il n'en aura pas, de cause. Parce qu'à 0,05 il va y avoir une intervention policière et — et retenez bien ce que je vais vous dire, Mme la Présidente, là — l'intervention qu'on va faire, là, c'est une chance qu'on te donne.

On te dit: Regarde, mon ti-pit, tu as pris de la boisson, là. Là, à soir, tout ce que c'est que ça va faire, là, tu t'en vas chez vous. Je garde ton permis pour 24 heures. Tu n'es pas un criminel à soir. «Wake-up!» Ça veut dire, réveille! Change ton comportement, O.K.? Parce que, déjà, pour en avoir discuté avec le député de Verchères et en avoir discuté avec les collègues de la commission, je suis déjà rendu, dans mon cheminement, moi, aux récidivistes du 0,05. Je suis déjà rendu là. Parce que, si je te donne une chance...

C'est la même chose que quand je faisais de la patrouille: quelqu'un va faire de la vitesse, le policier a toujours le pouvoir discrétionnaire de donner un billet d'infraction ou, eu égard à toutes les circonstances, de ne pas

en donner, de billet d'infraction, O.K.? C'est sûr que, si tu ne donnes pas de billet d'infraction et qu'il y a récidive et que l'individu est réarrêté, bien là, il va juste mériter d'avoir un billet d'infraction. Et, nous autres, comme conducteurs, tous, nous autres, tous les collègues ici, Mme la Présidente, si tu as un billet d'infraction, une fois dans ta vie, pour une vitesse, pour un arrêt obligatoire, pour un feu rouge, peu importe à quel endroit, je peux te dire, par comportement humain, que cet endroit-là, cette intersection-là, cette situation-là, pour le restant de tes jours, c'est peut-être la seule place que tu vas faire ton stop, ton feu rouge, tu vas checker ta vitesse ou tu vas checker où c'est qu'il est caché dans le bois, parce qu'il y a eu une conséquence à, O.K.?

M. Bergeron (Verchères): ...

M. Ouellette: Non! Mais il y a eu une conséquence à.

M. Bergeron (Verchères): Je suis d'accord là-dessus.

M. Ouellette: Bon. Le 0,05, c'est une chance que je te donne. C'est une chance: Mme la Présidente, au lieu que tu aies un dossier criminel, que tu sois traité en criminel, que tu aies une suspension de permis de 30 jours, que tu aies une amende, que tu aies... tous les appareils qui vont avec et que ça te cause un paquet de problématiques dans ta vie à venir, O.K., le 0,05, tout simplement, ce que ça va dire, là: «Wake-up!» Réveille! Conscientise-toi. Ce soir, tu as une chance. Je te dis que ta consommation d'alcool dépasse la limite. C'est une mesure administrative. Il n'y a pas d'amende. Il n'y a pas de point de démérite, il n'y a pas rien. C'est pour ça que je suis rendu, moi, à la récidive du 0,05.

Quand on parle de sauver des vies, c'en est un, très bel exemple. Quand on parle de campagne de sensibilisation, ça ne sera pas de vous dire, Mme la Présidente: Prenons deux bières, trois bières, une bière, on élimine, on... Non, non, ça va être beaucoup plus d'informer les gens que c'est une mesure administrative. Je te sauve d'un dossier criminel, mais je te dis: Fais attention, si tu continues dans tes habitudes de consommation, un jour, tu deviendras un criminel. O.K.? Et, un jour, tu auras recours à des avocats, X, Y, Z, qui contesteront, etc., O.K.?

L'autre chose. M. le député de Johnson mentionnait qu'à 0,04999, là, il ne se passe rien. Ce n'est pas vrai. Non. Parce que l'article 253.1a du Code criminel, c'est que le policier, quand il t'intercepte, s'il est en mesure de démontrer à un juge que ton comportement, que tes gestes, O.K., démontraient que tu avais les capacités affaiblies par l'alcool, quelque mesure que ce soit, parce que, si tu vas à 253.1b, il faut que tu y ailles avec l'ivressomètre. Mais, si tu ne vas pas... si tu vas avec 253.1a, c'est l'ensemble des facteurs et des circonstances, Mme la Présidente, qui fait en sorte que, si tu peux convaincre un juge que sa conduite erratique, ou quoi que ce soit, ou, à la lumière de toutes les circonstances, il avait les capacités affaiblies par l'alcool, la drogue ou «whatever», à ce moment-là, il devient un criminel.

● (22 h 20) ●

Des voix: Quel article?

M. Ouellette: 253.1a. Je peux vous en faire une copie, je l'ai ici, M. le député. Ça va me faire plaisir de vous le donner, à part de ça. Puis, si vous voulez avoir la copie de l'article de la publicité du *Journal de Montréal* du 11 mars, ça va me faire plaisir aussi.

M. Bergeron (Verchères): Si l'article existe déjà, tout va bien.

M. Ouellette: Pardon?

M. Bergeron (Verchères): Si l'article existe déjà, tout va bien.

M. Lemay: Il existe déjà, vous pouvez l'invoquer. Excusez.

M. Ouellette: 253.1a...

M. Lemay: Oui.

M. Ouellette: O.K., c'est une capacité affaiblie, sans ivressomètre. Ça veut dire que, pour répondre au député de Johnson...

M. Lemay: Ah!

M. Ouellette: Pour répondre au député de Johnson, si, Mme la Présidente, le policier fait une intervention en vertu de 253.1a sans se servir de l'appareil, l'ivressomètre, O.K., tu es un criminel: parce qu'il a droit à l'avocat, il y a des motifs raisonnables de penser que tu es en...

M. Lemay: Bien!

M. Ouellette: ...que tu conduis avec les capacités affaiblies...

M. Lemay: C'est la base de notre société.

M. Ouellette: Pardon?

M. Lemay: De pouvoir se défendre, c'est la base de notre société.

M. Ouellette: Je suis d'accord. Je suis d'accord.

Une voix: ...est attaqué, mais...

M. Ouellette: Je suis d'accord, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Laissez... Laissez le collègue de Chomedey s'exprimer, s'il vous plaît. Ce n'est pas un échange.

M. Ouellette: Je suis d'accord, Mme la Présidente, que c'est la base, en partant du moment où tu es en intervention à un article du Code criminel. Ce que je veux mentionner, Mme la Présidente, et ce que je veux juste faire réaliser aux collègues, c'est que toute cette conduite, que ce soit... que ce soit en vertu de l'ivressomètre, dépassé 80 mg, ou que ce soit par d'autres moyens de 253.1a, c'est une infraction criminelle qui expose à des sanctions criminelles.

La mesure que nous introduisons est une mesure préventive de 50 mg avec — avec — comme conséquence une suspension administrative de permis. Je te donne une chance. Je te donne une chance de modifier...

M. Lemay: ...

M. Ouellette: ... — non — de modifier ton comportement et j'enlève — j'enlève — j'enlève de la circulation un conducteur potentiel susceptible de causer un accident et susceptible de causer des pertes de vie.

Et, pour vous dire, dans plusieurs accidents où les gens avaient les capacités affaiblies par l'alcool, j'ai eu à aller annoncer à plusieurs familles des événements malheureux à ce niveau-là, Mme la Présidente, et je vous dirai que la plus grande... je pense que la plus grande... le défi dans la campagne de sensibilisation, d'ici janvier 2012, ça va être de faire la différence, de faire prendre conscience aux gens que, d'un côté, il a passé 0,08; ou, c'est un comportement erratique, que le policier peut aller à 253.1a, c'est une infraction criminelle, tu es traité comme un criminel, ça te donne un dossier criminel, des empreintes digitales, etc. Et, de l'autre côté, la mesure administrative — et je le répète, à 50 mg, c'est préventif — on t'enlève ton permis, c'est-à-dire qu'on t'enlève ton droit de circuler sur la route et d'être une cause potentielle d'accident pour les prochaines 24 heures. C'est ça qu'on fait. Et on te dit: On vient de te donner une chance, mon pitou. C'est aussi simple que ça, Mme la Présidente. On vient de te donner une chance. Si tu récidives, si tu récidives, Mme la Présidente, bien, à ce moment-là, tu auras le choix de décider si un jour tu veux être un criminel ou pas et qu'on te traite comme tel. Si effectivement tu changes ton comportement et que tu regardes pour un conducteur désigné ou que...

Ça n'empêchera pas les gens d'aller dans les bars, d'aller écouter la sixième game de la série finale de la coupe Stanley. Ça ne changera rien à ça, parce que... Je le mentionnais aux gens qui sont venus, des restaurateurs qui sont venus à la commission parlementaire: De plus en plus on en parle, là. Cette mesure-là, on en a parlé avec le projet de loi n° 42, le 55, et ça commence, là. Notre génération qui pousse, nos jeunes, là, ils vont à la Cage aux Sports, écoutez ça, là — sans faire de publicité pour la Cage aux Sports — ils ont un conducteur désigné. Combien de fois on va dans des activités, Mme la Présidente, nous, les députés, ou d'autres de nos collègues, et on a un chauffeur désigné? Et il y a quelqu'un, qui est complètement dans la notion qu'on préconise de ne pas prendre d'alcool, qui va nous ramener sainement. Et c'est la prévention. C'est effectivement...

Une voix: ...

M. Ouellette: C'était une «cheap shot», ça. C'est effectivement... C'est effectivement ce que l'on vise. Et c'est effectivement, Mme la Présidente, ce que la campagne de sensibilisation va prévoir, parce qu'il y a beaucoup de démagogie dans la population présentement et il va falloir expliquer que c'est une mesure administrative qui n'entraîne pas de dossier criminel, qui n'entraîne pas de conséquence pour les gens. Et, à toutes les semaines dans le journal — j'ai une autre copie de journal, M. le député, que ça me fera plaisir, Mme la Présidente, de vous faire — qui... c'est un avocat, un avocat-conseil qui vous dit: Vous prévoyez des vacances aux États-Unis? Si vous possédez un casier judiciaire... Il y en a deux pages. Mais, si tu as compris quand je t'ai arrêté à 0,05 et que tu changes ton comportement, bien tu n'auras pas ce problème-là puis tu vas pouvoir amener ta famille aux États-Unis. Tu n'auras pas de dossier criminel, et avec tout ce que ça comporte...

Et je pense que vous connaissez des gens très près de vous autres qui pourraient vous dire comment ça coûte,

un avocat, dans une cause de capacités affaiblies. On en connaît tous, des gens tout près de nous, qui pourraient vous dire comment ça coûte, des avocats, dans une cause de capacités affaiblies, encore plus à les contester, O.K., alors qu'une mesure administrative du 0,05, c'est 24 heures; je t'ai peut-être sauvé la vie. Je t'ai peut-être sauvé la vie, j'ai peut-être sauvé la vie de plein de monde, et je crois fermement...

M. Bergeron (Verchères): ...

M. Ouellette: Non, non. Je le crois fermement, O.K.? Puis je vous dirai que...

M. Bergeron (Verchères): Pourquoi que tu le crois?

M. Ouellette: Bien non, mais il n'y a pas juste ça, parce que je l'ai... Je veux dire que, dans la vie, je dis... je dis ça très souvent, Mme la Présidente, j'ai dit... ce que j'ai l'habitude de dire, c'est qu'il y a ceux qui écrivent l'histoire puis il y a ceux qui la content. Je peux me targuer d'être dans ceux qui l'ont écrite. Donc, je connais plusieurs... je connais plusieurs de ceux aussi qui la content, ça fait que... Puis je vous dirai que, sans le... J'y crois très, très, très fermement, à ça, et la mesure de 0,05 va vraiment être une mesure de conscientisation de la population, de changement de comportement. On va définitivement prévenir, sauver des vies. Et toutes les études scientifiques vont nous aider à comprendre, sans donner... sans jamais donner une justification à celui qui veut boire, là: j'ai le droit d'arrêter où puis à quoi. Lui, il veut prendre une chance de se faire poigner. Puis normalement, en faisant dans le domaine policier pendant bien des années, normalement j'ai toujours dit: Si tu es prêt à faire un coup, tu es prêt à faire le temps qui va avec. Ça fait que, si effectivement tu décides de prendre un coup et de consommer que ce soit de la drogue et puis conduire, ou de l'alcool puis conduire, bien tu es prêt à aller avec toutes les conséquences qui vont avec, quitte à ce que tu aies un dossier criminel. Puis vous en parlerez à tous ceux qui ont des dossiers criminels, tout l'emmerdement que ça leur cause. Mme la Présidente, c'était mon plaidoyer, je vous remercie.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Chomedey. Et je veux vous aviser...

M. Lemay: ...déposer le texte?

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Lemay: Excusez-moi, Mme la Présidente. Est-ce qu'il peut déposer l'article du Code criminel 253.1a pour les biens de la commission, peut-être? Je ne sais pas si le papier...

La Présidente (Mme Doyer): Il est déjà déposé?

M. Lemay: Pour notre édification. Je ne veux pas le Code criminel au complet, là, mais...

La Présidente (Mme Doyer): C'est déjà un article public, mais on peut vous le rendre disponible pour la prochaine séance.

M. Lemay: S'il vous plaît. Merci, Mme la Présidente. Merci, cher collègue.

La Présidente (Mme Doyer): On va le rendre disponible pour la prochaine séance.

Je veux vous aviser qu'à la prochaine séance je vais reconnaître le député de Beauce-Nord en premier et par alternance, bien sûr.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ensuite, il y a... j'ai pris la... la demande de M. le député de Johnson, de M. le député de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Et, compte tenu de l'heure, comme il est maintenant 22 h 30, la commission ajourne ses travaux sine die. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 22 h 29)