



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 108 - Loi
modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (3)

Le jeudi 13 décembre 1990 - No 62

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Le jeudi 13 décembre 1990

Étude détaillée du projet de loi 108

(Dix heures douze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission permanente de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. La commission est réunie ce matin afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Avant d'aborder l'article 110, monsieur...

Le Secrétaire: Il y a des remplacements.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, vous avez des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Mme Cardinal (Châteauguay) est remplacée par Mme Loïselle (Saint-Henri); M. Maciocia (Viger), par M. Bordeleau (Acadie); et Mme Pelchat (Vachon), par M. Lafrenière (Gatineau).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Avant d'aborder l'étude de l'article 110, M. Vézina m'a fait part, M. le député de Lévis, qu'il avait les réponses à vos questions d'hier.

Le Secrétaire: Mme la Présidente, j'ai reçu une demande de remplacement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors...

Le Secrétaire: Alors, Mme Carrier-Perreault est remplacée par M. Baril (Arthabaska).

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Lévis, avant de commencer l'étude de l'article 110, M. Vézina m'a fait part qu'il avait les réponses aux questions que vous lui avez posées hier. Est-ce que vous...

M. Garon: Ça me fera plaisir.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous voulez avoir les réponses immédiatement?

M. Garon: Sûrement.

M. Vézina (Jean-P.): Alors, Mme la Présidente, d'abord, la question du député d'Arthabaska, concernant le girophare à l'arrière d'un tracteur. Déjà le problème qu'il soulevait est corrigé à l'article 228 du Code de la sécurité routière existant. Donc, déjà, il n'a plus besoin d'avoir la capote au moment où il ne s'en sert pas. Deuxièmement, les...

M. Garon: Il peut mettre la capote ailleurs.

M. Vézina:... suspensions de licences de commerçants recycleurs. Il y a eu des suspensions suite à l'annulation de l'expiration du cautionnement, à l'article 152; il y en a eu 300, M. le député de Lévis, au cours de 1989.

M. Garon: 300 quoi?

M. Vézina: 300 suspensions de licences de commerçants recycleurs. Vous aviez posé la question à savoir comment il y en avait eu. Il y en a... Suspension pour usage abusif des privilèges d'immatriculation: il y en a 3; puis il y a eu 150 faillites, fermetures de commerces, faillites, etc.

M. Garon: Ça marche. Comment ça se fait? C'est un secteur qui roule vite.

M. Vézina: Il y a des commerçants, des recycleurs, etc. Des écoles de conduite, vous aviez demandé, effectivement, combien il y avait eu d'infractions. En 1989, les écoles ont fait l'objet de 1284 visites par les préposés aux établissements de la Société, dans le but de vérifier le respect des exigences pédagogiques et administratives. Il y a eu 79 constats d'infractions, il y en a eu 77 qui ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux. Alors, ça répond à votre question sur les écoles de conduite?

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Puis, enfin, vous posiez une question sur l'assurance obligatoire? Alors, il y a eu la vérification de la Société auprès de 20 497 propriétaires. Certaines personnes n'ont pas répondu de façon satisfaisante à une vérification d'assurance, ce qui a amené la Société à présenter 1980 requêtes à la SQ pour confiscation de plaques. Il y a eu, par la suite, 423 poursuites judiciaires intentées à ce sujet-là; enfin, il y a eu 4508 suspensions d'immatriculation au moment d'un accident sans assurance et il y a eu 4591 suspensions pour des gens qui n'avaient pas de preuve d'assurance. Alors je pense que ça répond aux questions du député de Lévis. On a fait allusion, hier, à une étude sur les comportements d'alcool, l'influence des médicaments et drogues et de l'alcool. Alors, Mme la Présidente, je peux déposer cette étude-là. J'en ai, je pense, une copie pour tous les membres de la commission parlementaire et j'attire l'attention des députés surtout à la page 25 où on fait justement un graphique des risques relatifs d'avoir un accident fatal en fonction de l'alcoolémie et de l'âge. Voilà, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Vézina.

M. Garon: Avez-vous eu les statistiques concernant l'État de New York?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, ça fait partie du transport. Ge n'est pas M. Vézina qui a ça. Si on va...

M. Garon: Non, non, je ne m'adressais pas à M. Vézina. Je remercie M. Vézina de...

M. Elkas: Si ça ne vous dérange pas, on va venir au volet des transports et on va toucher directement à ça.

Une voix: Bientôt. On entre là-dedans bientôt.

M. Elkas: On entre là-dedans, on pourrait vous donner une réponse à ce moment-là.

Exigences relatives à la sécurité (suite)

Feux clignotants ou pivotants

M. Garon: On est rendu à l'article 110.

M. Elkas: J'avais suspendu parce que je craignais qu'on oublie un volet assez important, mais on m'avise qu'on le retrouve dans un autre article. Le volet qui touche les autobus scolaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 110, M. le député de Lévis?

M. Garon: Un instant! 110, on avait arrêté là, je pense?

M. Elkas: Oui, c'est moi qui avais demandé une suspension.

M. Garon: Oui. Ah oui! C'est vous qui aviez demandé une suspension. Je pense que vous vouliez vérifier quelque chose.

M. Elkas: Je l'ai vérifié et c'est ça.

M. Garon: Et puis?

M. Elkas: On le retrouve ailleurs, touchant les autobus scolaires.

M. Garon: O. K.

M. Elkas: O. K.

M. Garon: 110 adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 110

est adopté. J'appelle 111. M. le ministre.

M. Elkas: Présentement, le Code de la sécurité routière prévoit qu'une remorque ou une semi-remorque, notamment une remorque domestique, doit être munie de feux, mais ceux-ci ne pourront fonctionner si le véhicule-remorque n'est pas muni d'un équipement nécessaire où rien ne l'oblige à l'heure actuelle. Cet article est complété par l'insertion d'un nouvel article 437. 1 au Code afin de prévoir que les deux systèmes doivent être reliés et en bon état de fonctionnement. C'est une mesure de sécurité pour s'assurer que tous les feux fonctionnent bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va. Adopté.

Freins et immobilisation des véhicules

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. J'appelle 112.

M. Elkas: La rédaction actuelle de cet article...

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a un amendement, M. le ministre, à 112. Ils les ont, les amendements?

Une voix: Oui, ils les ont...

M. Elkas: On les a donnés hier soir.

M. Garon: À 112, je l'ai. Les as-tu?

Une voix: Oui, je les ai eus hier.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 112, remplacer, dans la quatrième ligne du premier alinéa de l'article 244 du Code, le mot "celle" par les mots "la masse nette".

M. Gélinas (Claude): Essentiellement, l'article 244 du Code de la sécurité routière exige que les remorques et les semi-remorques qui font partie d'un ensemble de véhicules routiers soient dotées, lorsqu'elles excèdent une certaine masse, d'un système de freins indépendants. Aux fins du calcul de cette masse, l'article 244 proposé par le projet de loi prévoit qu'il faut retenir la masse, charge comprise, des remorques et semi-remorques. Il faudrait plutôt préciser qu'il faut tenir compte de la masse nette...

M. Garon: Qu'est-ce que c'est que cette affaire-là?

M. Gélinas:... du véhicule automobile qui les tire. La notion de masse nette étant celle qui a été retenue dans le Code depuis 1986. On peut

considérer ça vraiment comme une chose de concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté?

M. Garon: Un instant, c'est une explication qui est longue. Est-ce qu'on est dans des appareils standard en Amérique du Nord ou bien si on développe un système différent?

M. Gélinas: On n'a pas de système différent.

Une voix: Standard.

M. Vézina: Oui, ce sont des normes de sécurité qui sont largement répandues.

M. Garon: Quand vous dites "largement répandues", c'est uniforme ou bien...

M. Vézina: Bien, je ne pourrais pas certifier pour l'Île-du-Prince-Édouard, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ah! l'île-du-Prince-Édouard ça ne m'intéresse pas. Je pense à la Californie, New York, les grands États américains qui nous ceinturent, la Nouvelle-Angleterre. Nous autres, dans l'avenir, nos relations ne seront pas avec la Saskatchewan, le Manitoba et l'île-du-Prince-Édouard. Nous autres, nos relations à venir vont être beaucoup plus avec... Tracez une ligne directe Montréal-Miami et c'est là que ça va se passer. Alors, c'est dans ce sens-là que je vous parle... Et je parle de la Californie parce que c'est un État qui, habituellement, est 10 ans en avant des autres.

M. Elkas: On a des ententes de réciprocité avec...

M. Garon: Est-ce que vous avez un comité sur lequel... Est-ce que vous faites partie de comités sur lesquels...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...on siège justement pour uniformiser les réglementations...

M. Elkas: L'AM VA.

M. Garon: ...et les standards d'équipement pour les fins de sécurité?

M. Vézina: Mme la Présidente, on peut rassurer le député de Lévis sur cet aspect-là, parce qu'effectivement, nous avons beaucoup d'abord de traités de réciprocité sur l'immatriculation et on s'en va maintenant sur la vérification mécanique des véhicules avec les États

américains. Nous participons aussi à l'AMVA, qui est une organisation nord-américaine, qui vise justement à normaliser tout ça. Ce qu'on souhaite, encore une fois, c'est que, quand on fait la vérification d'un véhicule, ici, il soit accepté du côté des États-Unis, et vice versa.

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Quand on fait l'immatriculation d'un véhicule, que ce soit accepté ici et vice versa. Alors, on travaille depuis longtemps dans cet état de réciprocité, non seulement avec les provinces canadiennes, mais surtout avec les États-Unis.

M. Elkas: Il faut ajouter que M. Gélinas est sur le Legal Services Committee. Alors, c'est lui qui participe avec ces gens-là à la rédaction de ces lois.

M. Garon: Et son siège social, au Legal Services Committee, est où?

M. Gélinas: De la façon que ça fonctionne, c'est que ça regroupe des personnes qui viennent de différents États. L'Association a un siège social comme tel, mais je ne sais pas dans quel État. Je pense que c'est en West Virginia, ce n'est pas loin de Washington, si je ne me trompe pas. Mais il y a des réunions annuelles qui ont lieu à tous les ans à Boulder, Colorado, qui est au centre des États-Unis, et auxquelles on participe, nous, depuis de nombreuses années et ainsi de suite.

M. Garon: Les réunions annuelles ont lieu à tous les ans?

M. Gélinas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté?

M. Morin: Un instant.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc.

M. Morin: Je voudrais qu'on m'explique. Je vais plus loin que l'amendement, là. Est-ce que je comprends bien que la seule différence entre la loi actuelle et votre projet de loi, là, c'est uniquement au niveau de...

M. Gélinas: L'expression "charge comprise", c'est tout.

M. Morin: ...1300 kilos ou dont la masse... Alors, j'aimerais qu'on m'explique, là. Oubliez votre amendement pour le moment, là. J'essaie de voir la différence dans le premier paragraphe.

M. Garon: Entre le texte actuel et le texte proposé.

M. Gélinas: Ça va se lire dorénavant comme suit: Les remorques et les semi-remorques qui font partie d'un ensemble de véhicules routiers et dont la masse nette, charge comprise, est de 1300 kilos ou plus et dont la masse - le mot "celle" par le mot... c'est ça - charge comprise, excède la moitié de celle du véhicule automobile. Le mot "celle" est remplacé par les mots: "la moitié de la masse nette du véhicule automobile".

M. Morin: Si je comprends bien, dans l'ancien texte, pour exiger qu'il y ait des freins sur les roues, ça prenait 1300 kilos et ces 1300 kilos représentent aussi 50 % et plus du poids du véhicule qui tire.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Morin: Sauf que, dans votre projet de loi, vous mettez "ou". Est-ce que ça voudrait dire - il y a un "ou" - que même pour une remorque qui ne pèse pas 1300 kilos, mais qui pourrait peut-être en peser seulement 1000, à 1000, ça constitue 50 % du poids du véhicule, à ce moment-là, les freins sont nécessaires?

Autrement dit, prenons une remorque, une roulotte, mettons, de juste 1000 kilos. Est-ce que, à ce moment-là, si ces 1000 kilos représentent plus de 50 % du poids du véhicule qui tire, les freins sont nécessaires?

M. Gélinas: De la masse nette du véhicule.

M. Morin: Oui, oui. D'accord.

M. Gélinas: Oui. C'est ça.

M. Morin: Dans le texte de votre projet de loi, mais dans l'autre, ce n'était pas nécessairement le cas.

M. Gélinas: Dans l'autre, on disait de la moitié de celle... Ça voulait dire charge comprise. On remplace "celle" par "la masse nette du véhicule".

M. Morin: Oui. Mais ça s'appliquait au-delà de 1300 kilos dans l'ancien texte.

M. Gélinas: Oui. De 1300 kilos ou plus.

M. Morin: Oui. Parce qu'il y a un "ou".

M. Gélinas: De 1300 kilos ou plus.

M. Morin: J'essaie de chercher l'impact de votre texte. Quand on prend 1300 kilos ou plus, ou dont la masse, charge comprise, excède la moitié. Je voulais bien m'assurer de la portée de ce "ou", si c'est vraiment différent de l'ancien

texte. Je ne suis pas convaincu. Mais votre esprit là-dessus, pourrais-je avoir...

M. Vézina: M. le député de Dubuc, à l'heure actuelle, si on lit bien, ça veut dire 1300 kilos...

M. Morin: Oui.

M. Vézina:... ou 50 % de la masse du véhicule remorqueur, alors que ça devrait se lire 1300 kilos ou 150 % de la... Non, non. Re commençons ça. Ce qu'on lit à l'heure actuelle, même si c'est écrit comme ça, ça veut dire, dans les faits, 1300 kilos ou 150 % de la masse du véhicule remorqueur parce que c'est la masse nette qui est en cause et on met la masse plus la charge alors que ça devrait se lire 1300 kilos ou 50 % de.

M. Morin: Ah oui! Ah! O. K.

M. Vézina: Comprenez-vous?

M. Morin: O. K. Ce n'est pas...

M. Vézina: De la masse nette.

M. Morin: O. K. Dont la masse excède de 50 %.

M. Vézina: Donc, autrement dit, à l'heure actuelle, il y a des gens qui peuvent n'avoir pas de freins et avoir une charge en arrière qui est 150 fois plus élevée que le véhicule remorque en avant. Ça n'a pas de bon sens.

M. Morin: O. K.

M. Vézina: Bon. C'est ça qui corrige.

M. Morin: O. K. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 112 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 112, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 113.

M. Elkas: L'article 244 vise la présence de freins de service sur la remorque ou la semi-remorque, lesquels doivent permettre à cette dernière de contribuer au freinage de l'ensemble des véhicules routiers. L'article 245, quant à lui, la présence d'un lien de sûreté entre la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur dans le cas où la remorque ou la semi-remorque

n'est pas munie d'un système permettant l'application automatique de freins en cas de bris du dispositif d'attelage.

L'exigence exprimée dans l'article 245 est indépendante de la masse de la remorque ou de la semi-remorque, incluant celle utilisée à des fins agricoles. Dans ce dernier cas, on comprendra que cette exigence se traduira, dans la pratique, par l'installation de liens de la sûreté, compte tenu que les remorques et les semi-remorques utilisées à des fins agricoles ne sont généralement pas conçues pour être munies d'un système de freins d'urgence.

M. Gélinas: Essentiellement, c'est au niveau du véhicule remorqueur. On veut que le véhicule remorqueur comme tel ait une obligation claire, nette et précise d'être muni de tout l'équipement nécessaire pour accrocher les chaînes puis les câbles et les dispositifs de sécurité de la remorque et de la semi-remorque qu'il tire. C'est encore là véritablement une mesure de sécurité routière ici.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 113 est adopté. J'appelle l'article 114. (10 h 30)

Avertisseur sonore des véhicules

M. Elkas: Cette modification vise à prévoir que la disposition prohibant l'utilisation d'un avertisseur sonore d'un véhicule, sauf en cas de nécessité s'applique non seulement sur les chemins publics, mais également sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers, ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler. On touche un peu ce qu'on avait discuté hier concernant le sonore.

M. Gélinas: C'est la première d'une série d'articles qu'on va voir d'ici à la fin du projet de loi que, suite à des consultations avec, en particulier, les forces policières, on nous a demandé d'ajouter au Code pour prévoir que, dans un certain nombre de cas qu'on a jugés vraiment très importants, ça puisse s'appliquer, non seulement sur des chemins publics, comme c'est le cas pour l'ensemble du Code, mais également sur d'autres chemins, dont les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers, ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains, toujours où le public est autorisé à circuler.

Pour les fins de cet article, on va les assimiler à des chemins publics. Sauf en cas de nécessité, nul ne peut utiliser l'avertisseur sonore d'un véhicule routier. Encore là, je pense que c'est une mesure qui vise à protéger l'environnement, jusqu'à un certain point, pour que

les gens puissent avoir le respect de leur vie privée, jusqu'à un certain point aussi.

M. Garon: On ne peut pas dire qu'on entend beaucoup de klaxons au Québec.

M. Elkas: Pardon?

M. Gélinas: Des fois, dans les centres d'achats, c'est des choses qui peuvent arriver.

M. Garon: Dans les centres d'achats?

M. Gélinas: C'est arrivé à quelques reprises, surtout dans la métropole.

M. Garon: On ne fait même plus sonner les cloches d'églises au Québec.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Voyez-vous, on est un peu désincarné. Ça serait beau, ces belles cloches-là, de les entendre sonner. On n'entend plus rien sonner.

M. Elkas: Vous devriez vous porter bénévole le dimanche matin et aller tirer sur la corde.

M. Garon: Ce n'est pas parce qu'il manque... C'est parce que les municipalités empêchent les cloches de sonner.

M. Elkas: Es-tu sérieux?

M. Garon: Eh bien, les cloches des églises ne sonnent plus.

M. Elkas: Une minute, là, chez nous...

M. Garon: Dans les villages, oui, mais dans les villes...

M. Elkas: Dans les villages, oui.

M. Garon: C'était beau, ça.

Une voix: Les écologistes empêchent ça.

M. Elkas: C'est les écologistes?

Une voix: Bien oui. Ils passent leurs nuits debout.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: En campagne, on se couche de bonne heure, on se lève au son de la cloche.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 114 est adopté?

M. Garon: L'article 114 est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 115. M. le ministre.

Dispositions pénales

M. Elkas: Cette modification, lue avec l'article 118 du projet de loi, vise à déplacer l'amende pour avoir contrevenu à la prohibition d'utiliser l'avertisseur sonore d'un véhicule routier de l'article 281 du Code et fait passer l'amende de 60 \$ à 100 \$, à 100 \$ à 200 \$. Là on va toucher toutes les amendes.

M. Gélinas: On commence, en somme, la série des augmentations d'amendes. Il y a une série d'amendes qui vont passer de 60 \$ à 100 \$, à 100 \$ à 200 \$, et, pour arriver à cette fin, il faut les déplacer d'un article à l'autre car dans nos dispositions pénales, au niveau du Code, les amendes sont toujours données en ordre de montants. On commence avec les amendes de 30 \$ à 60 \$, 60 \$ à 100 \$, 100 \$ à 200 \$, 200 \$ à 300 \$. Donc, quand on veut hausser les amendes pour un article, il faut les déplacer d'un article à l'autre. C'est pour ça que vous allez voir plusieurs articles qui vont revenir.

M. Garon: Là, ça passe de 60 \$ à 100 \$. Je ne comprends pas. Ça ne passe pas de 100 \$ à 200 \$. Ça passe de 60 \$ à 100 \$. Hein?

M. Elkas: C'était 60 \$ à 100 \$.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Là, ça devient de 100 \$ à 200 \$.

M. Garon: On ne voit pas ça à l'article... Attendez un peu.

M. Elkas: Il y a une erreur. Tu as raison. C'est marqué dans les notes explicatives, mais ça ne l'est pas dans le texte refondu.

M. Gélinas: Quiconque contrevient au deuxième alinéa de l'article 238... Non, c'est parce que là, l'opération, c'est qu'il faut l'enlever d'un article pour le mettre dans l'autre. Donc, le but ici, c'est simplement de l'enlever de l'article 277...

M. Garon: Ah oui.

M. Gélinas:... et on va le retrouver à l'autre article pour qu'il passe de 60 \$ à 100 \$, à 100 \$ à 200 \$. Donc, c'est pour ça que chaque fois qu'on fait ça, il faut l'enlever...

M. Garon: Là, vous enlevez quel article?

M. Gélinas: Là, on l'enlève de l'article 277 actuel.

M. Garon: Oui.

M. Gélinas: Et on va le retrouver dans l'article 118.

M. Garon: Vous enlevez, au fond, l'article 256.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: 256. Mais sentez-vous que vous avez besoin de ça? Vous avez combien de poursuites sur les klaxons, pour les amendes?

M. Gélinas: Essentiellement, ce qu'on fait, c'est qu'on enlève 256 ici et on va retrouver 256 plus loin.

M. Garon: Non, non. Je comprends ça, là, mais les klaxons, vous avez poursuivi combien de fois pour des amendes, l'an dernier?

M. Elkas: Mme la Présidente, je peux me permettre, pour rendre l'exercice pas mal plus facile à lire, de faire des photocopies de toutes les amendes? On voit les amendes actuelles et on voit celles qui sont proposées et c'est beaucoup plus facile à lire que ce qu'on a dans...

M. Garon: Non, non. Vous voulez dire comment ça va devenir. Ça passe de 100 \$ à 200 \$. Ça, j'ai compris.

M. Elkas: Non, non. Mais ça donne une note explicative sur chacun, alors on peut le voir assez clairement.

M. Garon: Mais, l'an dernier, vous avez utilisé cet article-là combien de fois dans des poursuites?

M. Gélinas: J'ai les statistiques pour 1988.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Gélinas.

M. Gélinas: L'article 256, avertisseurs sonores utilisés, le nombre est de 58 et il y a eu des...

M. Garon: 58 fois.

M. Gélinas: 58 fois.

M. Garon: Et la personne a été condamnée combien de fois sur les 58 poursuites?

M. Gélinas: Il y avait possibilité d'amendes pour 3480 \$ et il y eu, d'encaissé par le bureau juridique du Code, 1440 \$, la moitié.

M. Elkas: En 1988, ça.

M. Gélinas: En 1988. Ce sont les dernières statistiques qu'on a.

M. Garon: On est dans les grenailles, là. Mais est-ce qu'on peut dire que... Parce qu'il y a des gens qui s'enragent, je suppose, et klaxonnent. Pour que la police vienne, prenne les numéros et fasse une poursuite, franchement, ça ne doit pas arriver souvent. Hein?

M. Gélinas: 58 fois.

Une voix: 58 fois.

M. Garon: À Montréal surtout.

M. Gélinas: Ah! Ça, je ne le sais pas. C'est en bas... Ça arrive souvent dans ce coin-là. Il y a plus de monde.

M. Garon: Oui, mais à Québec...

M. Elkas: Près des églises, dans le comté de Lévis.

Une voix: Dans des villages.

M. Elkas: Dans les villages. Tu en as partout.

M. Garon: Non, mais le ministre disait tantôt que c'était toujours dans les centres d'achats à Montréal.

M. Gélinas: C'est arrivé souvent dans des centres d'achats à Montréal. C'est les exemples que les policiers nous ont donnés à plusieurs reprises.

M. Garon: Quelle est la raison pour que les gens dans les centres d'achats à Montréal sentent qu'ils doivent klaxonner plus qu'ailleurs?

M. Elkas: Pourquoi à Montréal?

M. Garon: Bien, c'est ça qui a été dit, tantôt.

M. Elkas: Non, non. Dans les centres d'achats. Mais est-ce que vous êtes en train de me dire qu'il y a des centres d'achats seulement à Montréal?

M. Garon: Non, non. Mais, tantôt, quelqu'un a dit, je ne me rappelle pas lequel d'entre vous, que c'était dans les centres d'achats à Montréal.

M. Gélinas: C'est les exemples que les policiers nous avaient donnés à l'époque où on avait discuté de ces choses-là.

M. Garon: Moi, je n'ai jamais constaté, dans les centres d'achats, dans la région chez nous,

de Lévis, que le monde klaxonnait. Ça klaxonne tant que ça à Montréal?

M. Elkas: Ça nous rend beaucoup plus heureux quand les gens respectent la loi. Alors, c'est pour ça. S'il y en a seulement 58, plus tard, il y en aura 25 et, un de ces jours, il n'y en aura pas. C'est pour conditionner les gens à avoir du respect les uns pour les autres.

M. Garon: Je n'ai pas l'impression que ceux qui klaxonnent, c'est parce qu'ils s'attendent à se faire poursuivre. Je ne suis pas convaincu que ça va avoir un effet dissuasif très fort. En tout cas!

M. Elkas: O. K.

M. Garon: Nous autres, on n'a pas d'opinion là-dessus.

Une voix: Adopté sur division.

M. Garon: Est-ce qu'on peut s'abstenir?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Sur division.

M. Garon: Sur division. On n'a pas d'opinion là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 115 est adopté sur division. J'appelle 116.

M. Elkas: Cette abrogation, lue avec l'article 118 du projet de loi, vise à déplacer l'article 281 du Code, l'amende pour avoir installé ou utilisé un phare blanc en contravention avec l'article 224, et fait passer l'amende de 60 \$ à 100 \$, à 100 \$ à 200 \$.

M. Gélinas: On va voir, à l'article 118 qui suit que quiconque installe ou utilise un phare blanc en contravention à l'article 224 ou contrevient à l'article 256 qu'on vient de voir, il y a à peine quelques minutes, commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$. Donc, pour que l'amende puisse augmenter de 100 \$ à 200 \$, il faut abroger l'article 279 qui visait uniquement l'article 224 pour des amendes de 60 \$ à 100 \$. C'est essentiellement la raison pour laquelle on l'abroge.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Là, c'est plus dangereux, des phares blancs. Ça peut aveugler, ça.

M. Elkas: Oui, tu as raison.

M. Garon: Ça, c'est plus dangereux. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 116

est adopté. J'appelle l'article 117. Il y a un amendement à 117. À l'article 117, remplacer l'article 280 du Code par le suivant: "280. Le propriétaire dont le véhicule routier n'est pas conforme aux exigences de l'article 236 commet une infraction et est passible d'une amende de 60 \$ à 100 \$."

M. Gélinas: Le but de cet amendement est de retrancher les articles 221, 225 et 258 que vous retrouvez dans l'article du projet de loi, à l'heure actuelle, et de les reporter à l'article 282 du Code. C'est que toutes les amendes relatives à l'équipement d'utilisation majeure en mauvais ordre ont été augmentées, passant de 60 \$ à 100 \$, à 100 \$ à 200 \$, sauf les trois concernées, en l'occurrence. L'article 221, ça touche les feux de freinage rouges, ce qu'on appelle le "cyclope", dont doit être muni un véhicule de promenade fabriqué depuis le 1er janvier 1987. L'article 225, ça concerne les lampes, réflecteurs et fusées éclairantes pour un véhicule routier excédant 2 mètres de largeur. Et l'article 258, ça concerne le système d'échappement qui doit être conforme aux normes dont doit être muni tout véhicule automobile.

M. Garon: Il y a eu combien de poursuites sous ces différents articles-là, l'an dernier?

M. Vézina: 221... D'abord, M. le député de Lévis...

M. Garon: Oui.

M. Vézina: ...nous n'avons pas les données 1989, nous avons les données 1988. Tout le temps.

M. Garon: Comment ça, vous n'avez pas les données 1989? Ça fait quand même un an, quasiment, que 1989 est fini.

M. Vézina: Ce n'est pas moi qui compile ça, M. le Président.

M. Garon: Non, qui compile ça?

M. Gélinas: Le Bureau juridique du Code de la sécurité routière, qui est au ministère de la Justice.

M. Garon: Ils ne sont pas vites. Je comprends qu'ils ont des poursuites de Provigo pendant deux ans sur leur bureau et qu'ils oublient de les prendre.

M. Vézina: Alors, si on prend 221, c'est le phare cyclope. Le phare cyclope, en 1988, il n'y en avait pratiquement pas. C'est surtout en 1989. Donc, il y a juste deux contraventions. Et ça a sûrement augmenté depuis. L'article 225, lampes, fusées éclairantes, il y en a 3381. 236

phares, la hauteur, il y en a 37. Au 258, il y en a 407.

M. Garon: Ça, ce sont des gens qui ont eu des avis de corrections et qui ne les ont pas faites, je suppose? C'est ça? Quand quelqu'un est pris, vous avez dit, par exemple, une lampe manquante, est-ce que c'est... Malgré l'avis, les gens ne se sont pas conformés et il y a eu des actions de prises? Ou bien si on commence directement par l'action?

(10 h 45)

M. Gélinas: Oui. 221, oui. 225, 215 à 223. L'article 221, il y a un 48 heures. L'article 225, il n'y a pas de 48 heures. Et 258, il y a un 48 heures. C'est l'article 578 du Code qui prévoit: "Lorsqu'il constate qu'une infraction à l'un des articles - et il y a une énumération d'articles - a été commise, l'agent de la paix peut délivrer un avis enjoignant au contrevenant d'effectuer ou de faire effectuer dans un délai de 48 heures les réparations ou corrections nécessaires."

M. Garon: Quand il y a un 48 heures, d'après les règles de la pratique, on prend les poursuites combien de temps après que les avis de 48 heures sont émis? Quelqu'un a un avis de 48 heures, est-ce qu'on lui donne...

M. Gélinas: Encore là, nous, on envoie ça au ministère de la Justice. Sur le plan pénal, c'est vraiment le Bureau juridique du Code de la sécurité routière qui prend charge du dossier une fois l'avis de 48 heures donné et ça échappe aux contrôles de la Société.

M. Garon: Est-ce que c'est vous qui donnez l'avis de 48 heures ou si c'est eux autres?

M. Gélinas: Les avis de 48 heures comme tels, c'est la Sûreté du Québec qui va les donner.

M. Elkas: C'est la Sûreté.

M. Garon: Ça n'a pas affaire à vous autres d'aucune façon. Vous, vous ne prévoyez que les pénalités et l'administration de la justice, ça relève...

M. Gélinas: Les points d'inaptitude et ces choses-là.

M. Garon: Pardon?

M. Gélinas: Les points d'inaptitude et ces choses-là. Ça, ça dépend de la Société.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 117 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 118. M. le ministre.

M. Elkas: Par cette modification, l'infraction pour quiconque utilise un phare blanc en contravention à l'article 224 qui était de 60 \$ à 100 \$ est maintenant de 100 \$ à 200 \$. Il faut préciser que c'est le conducteur qui doit assurer que le pare-brise et les vitres sont libres de toute matière pouvant nuire à la visibilité et renforcer cette disposition. L'amende qui était de 60 \$ à 100 \$ devient maintenant de 100 \$ à 200 \$. Ça, c'est important. Il y a trop de gens qui se promènent avec les fenêtres toutes recouvertes et qui ne voient absolument rien dehors. Vous en avez vus et vous devez vous demander pourquoi.

M. Garon: Non, mais des fois les gens sont pressés un peu, là...

M. Elkas: Oui. Ils sont bien pressés et ils peuvent en blesser une couple en chemin pendant qu'ils vont vite.

M. Garon: Comme ce matin, il y a eu un verglas qui glace les vitres.

M. Elkas: Bien, qu'on prenne le temps de le faire pour sauver des vies. C'est de la façon dont on va sauver des vies.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 118?

M. Garon: Ils ont été appliqués combien de fois? Ces articles-là ont été appliqués combien de fois au cours de la dernière année pour laquelle vous avez des statistiques? Dans chacun des cas. Il n'y a pas d'avis là ou bien, quelqu'un qui se promène avec des...

Une voix:...

M. Garon: Non, la glace aurait fondue.

M. Elkas: On retrouve ça aux articles 283. 1, 214, 248, 259, 260 et 266. Ils passent de 100 \$ à 200 \$, de 200 \$ à 300 \$.

Une voix: Ceux-là?

M. Elkas: Non, ceux-là on les enlève, là. Le but de l'opération c'est de les enlever de l'article où on les retrouve à l'heure actuelle, à l'article 281, pour les remettre à l'article 283. 1

parce que l'augmentation augmente...

M. Vézina: Et, si je peux me permettre, sur 214 véhicules modifiés, il y en a 39, sur 248...

M. Garon: Des véhicules modifiés?

M. Vézina: Oui. Parce que... Regardez le texte actuel. Ces articles contreviennent aux articles 214, 248, 259 et 260.

M. Garon: Oui. Mais dans chacun des cas, là.

M. Vézina: Oui c'est ça. À l'article 248, systèmes de freins modifiés, 30, Ensuite, à l'article 260, c'est systèmes d'échappement modifiés, il y en a 819.

M. Garon: Ça, c'est pour faire du bruit ou quoi?

Une voix:... les "mufflers".

M. Elkas: Pour faire le cow-boy.

M. Garon: Le gars qui a peur de son ombrage, mais qui fait du bruit!

M. Vézina: Et à 266, la matière nuisible à la visibilité, il y en a 16 500.

M. Garon: Oh! "fuse", vous en prenez plus, là.

M. Vézina: Matières nuisant à la visibilité.

M. Garon: La plupart du temps, je suppose que c'est de la neige ou de la glace, ou des choses comme ça? Parce qu'il peut y avoir d'autres choses aussi. Ce peut être un préart...

M. Elkas: Non, il y a aussi les gens qui mettent des collants, des autocollants sur les fenêtres.

M. Garon: Ah oui?

Une voix: Il peut y avoir ça, aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Les petits glands-glands.

M. Garon: Les queues de renard trop grosses.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Les dés.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Est-ce qu'il y en a d'autres, ou

seulement ceux-là?

M. Vézina: Non, c'est ceux-là.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 118 est adopté. J'appelle l'article 119. Il y a un amendement à l'article 119. Remplacer l'article 282 du Code par le suivant: "282. Le propriétaire dont le véhicule n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 210.1, 214.1 à 223, 225, 230, 231, 234, 235, 237, 240.1, 242, 243, 246, 254, 258, 261 à 264, du premier alinéa de l'article 265 ou de l'article 268 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

M. Gélinas: Essentiellement, c'est un article de concordance avec celui qu'on vient d'adopter où il était question d'ajouter les articles 221, 225, et 258, et on prévoit également que 214.1 à 223, compte tenu qu'on a ajouté l'article 221, là ça couvre également le nouvel article 220.1 qui n'apparaissait nulle part.

M. Garon: Il n'y a que celui-là qui change à l'amendement.

M. Gélinas: Pardon?

M. Garon: Il n'y a que celui-là...

M. Gélinas: On passe de 60 \$ à 100 \$, à 100 \$ à 200 \$ pour ces amendes-là; il a fallu les enlever d'un article pour les mettre dans l'autre.

M. Garon: Et de quelle infraction s'agit-il pour... Vous voulez augmenter les amendes de 100 \$ à 200 \$, mais, là, pourquoi avez-vous mis ça...

Une voix: Ceux qu'on vient de voir.

M. Gélinas: C'est essentiellement ceux qu'on vient de voir: 221, le cyclope, c'est le freinage rouge, 225 c'est les lampes, réflecteurs et fusées éclairantes, et 258 c'est le système d'échappement.

M. Vézina: Ceux qu'on a énumérés, M. le député de Lévis, depuis les articles...

M. Gélinas: On les a enlevés d'un article pour les inclure dans un autre. Comme je vous dis, nos amendes vont toujours par ordre de gradation. On passe de 30 \$ à 60 \$, 60 \$ à 100 \$, 100 \$ à 200 \$, 200 \$ à 300 \$, 300 \$ à 600 \$; elles se suivent tout le temps, dans toutes les dispositions pénales.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté? Est-ce que l'amendement à l'article 119 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 119, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle l'article 120.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article tel qu'amendé est adopté sur division. Alors, l'appelle l'article 120, M. le ministre.

M. Elkas: Le montant de l'amende relatif aux infractions touchant les modifications apportées à un véhicule, article 214, la conduite d'un véhicule routier dont le système de freins est en mauvais état, article 228, la vente d'un système d'échappement non conforme, article 259, la modification d'un système d'échappement, article 260, l'application sur les vitres d'une matière nuisible à la visibilité, article 266, de même que le défaut d'obtempérer à la demande d'un agent de la paix de dégager le pare-brise, qui était de 100 \$ à 200 \$, est maintenant de 200 \$ à 300 \$.

M. Gélinas: Essentiellement, encore là, c'est la description des articles dont M. Vézina a fait la nomenclature précédemment, lorsqu'on parlait de l'article 281.

M. Vézina: Alors, l'article 214 c'était: véhicules modifiés; l'article 248, je rappelle que c'était systèmes de freins modifiés; l'article 59 c'était: systèmes d'échappement non conformes; l'article 260 systèmes d'échappement modifiés, et l'article 266, matières nuisant à la visibilité. Alors, ceux qu'on a énumérés.

M. Garon: Quelle différence y a-t-il entre la matière nuisant à la visibilité et le défaut d'obtempérer à la demande d'un agent de la paix de dégager le pare-brise? Est-ce que c'est la même infraction, mais dans un cas, on donne un avis et dans l'autre cas on n'en donne pas? C'est quoi au juste? Dans un cas il semble que le simple fait d'avoir une matière qui obstrue la visibilité conduit à une pénalité, tandis que dans l'autre cas on refuse d'obtempérer. Il me semble qu'il y en a une qui est plus grave que l'autre. Le refus d'obtempérer, à mon avis, est plus grave puisque là, on avise quelqu'un de le faire et qu'il ne veut pas le faire, tandis que dans l'autre cas, il n'y a pas eu d'avis. Est-ce que c'est la même infraction mais, dans un cas, c'est automatique et, dans l'autre cas, il faut avoir un refus d'obtempérer? À ce moment-là, je me demanderais de quelle façon on l'applique. Quand est-ce qu'on donne un avis et quand est-ce qu'on n'en donne pas?

M. Vézina: C'est deux articles séparés, Mme la Présidente.

M. Garon: Oui.

M. Vézina: L'article 266 dit, et je vous le lis: "Nul ne peut appliquer ou faire appliquer sur le pare-brise ou les vitres d'un véhicule routier une matière ayant pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule" alors que l'article 267 est le suivant: "Un agent de la paix peut exiger du conducteur d'un véhicule le nettoyage ou le dégagement des vitres ou du pare-brise lorsqu'une matière obstruante nuit à la visibilité du conducteur."

M. Garon: Ça veut dire que s'il y a de la glace ou de la neige, l'agent va lui dire d'enlever ça.

M. Vézina: Effectivement, si c'est de la neige ou de la glace, le policier, normalement, va lui demander de l'enlever; s'il n'obtempère pas, là il peut lui dresser une contravention sur l'article 266. Mais l'article 266 vise aussi - je pense que c'est le point important - les vitres qui sont fumées qui ne permettent pas de voir vraiment bien à travers le pare-brise.

M. Garon: Voulez-vous dire voir à l'intérieur ou à l'extérieur?

M. Vézina: Ça nuit à la visibilité extérieure, de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule.

M. Garon: Ah, un instant!

M. Vézina: C'est ça, je vous l'ai lu.

M. Garon: Il y a des vitres qui sont fumées et on ne voit pas qui est dedans.

M. Vézina: Non, non. Matière ayant pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule.

M. Garon: Oh! Oh!

M. Gélinas: Ça inclut que ça nuise à la visibilité, par exemple. Ce n'est pas simplement parce que c'est noirci. Si on peut voir à travers, il n'y a pas de problème.

M. Garon: Un instant! On dit que lui, en dedans, il peut voir très bien à l'extérieur, mais on ne le voit pas à l'intérieur. Il y a des vitres... J'ai pensé même de faire ça sur mon automobile déjà, mais...

Une voix: Quand vous vous promenez avec votre maîtresse!

M. Garon: Oh non! Ça ne donne rien. Dans ces cas-là, c'est mieux de ne pas conduire.

Une voix: C'est enregistré, M. le député.

M. Garon: Je n'ai rien dit de spécial.

M. Gélinas: L'article 265 et l'article 264 également.

M. Garon: Supposons que quelqu'un est à l'intérieur de son véhicule - il a fait noircir ses vitres pour plus de discrétion, pour différentes raisons - lui, il voit très bien à l'extérieur. Par ailleurs, ceux qui sont à l'extérieur ne peuvent pas voir à l'intérieur de l'automobile. Est-ce qu'il y a matière à poursuite là aussi? Je suis un peu étonné de ce que vous me dites là.

M. Gélinas: L'article 265 prévoit qu'il y a un règlement sur ça. "Le pare-brise et les vitres d'un véhicule automobile doivent être conformes aux normes établies par règlement pour assurer la visibilité du conducteur.

"Ils doivent être libres de toute matière pouvant nuire à la visibilité du conducteur." Toujours, en autant que le conducteur, lui, puisse voir, c'est ça qui compte, c'est ça l'important.

M. Vézina: Il y a un autre article, monsieur.

M. Garon: Tantôt on parlait de la visibilité de l'intérieur ou de l'extérieur?

M. Elkas: De l'extérieur à l'intérieur, il y a aussi des lois contre les gens qui noircissent leurs vitres ou les teignent hors de la norme.

M. Garon: Pourquoi y a-t-il une norme là-dessus?. Si la personne de l'intérieur voit bien l'extérieur, pourquoi faut-il voir à l'intérieur de l'automobile?

Une voix: On va le vérifier, je ne sais pas. (11 heures)

M. Gélinas: À l'article 29 du règlement sur la vérification mécanique et les normes de sécurité, on dit: Ni le pare-brise, ni les vitres des portières avant ou de la lunette arrière ne doivent manquer, être ternis, brouillés, brisés, craquelés, fissurés, teintés ni obstrués par des objets ou des autocollants de manière à nuire à la visibilité, toujours. Aucune matière ayant la propriété d'un miroir ne doit être collée ou vaporisée sur les vitres d'un véhicule routier. De plus, aucune matière assombrissante ne doit être collée ou vaporisée sur le pare-brise. Une bande d'au plus 15 centimètres de large peut cependant être placée sur la partie supérieure du pare-brise. Les vitres des portières avant doivent laisser passer la lumière à 70 % ou plus, lorsque

mesurée à l'aide d'un photomètre. C'est ce que contient le règlement sur la vérification mécanique au niveau du vitrage, et les normes de sécurité.

M. Garon: Curieux, hein? Pourquoi veut-on voir dans l'auto de la personne?

M. Gélinas: Pardon?

M. Garon: Pourquoi veut-on voir à l'intérieur? On ne veut pas que ce soit plus sombre que...

M. Gélinas: Ce que dit l'article 266, c'est que tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, mais c'est toujours la visibilité du conducteur qui est visée. Il faut que le conducteur, à tout moment, ait une bonne visibilité lorsqu'il conduit. Il faut qu'il...

M. Elkas: C'est pas ça qu'il dit.

M. Garon: Non, c'est parce qu'on calcule...

M. Elkas: C'est de l'extérieur à l'intérieur.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites là.

Une voix: Ce n'est pas réglementé.

M. Vézina: Effectivement, M. le député de Lévis, la norme c'est qu'on doit voir à travers une vitre au moins à 70 % et l'objet de ça, c'est que les policiers doivent pouvoir constater si les gens sont attachés, si les gens prennent un coup à bord d'un véhicule, etc. Contrairement...

M. Gélinas: Combien il y a de passagers.

M. Vézina: Combien il y a de passagers, etc. C'est dans le but, effectivement, d'une protection et d'un contrôle sécuritaire. Alors, effectivement, tu peux assombrir tes fenêtres de côté de 30 %, mais pas **au-delà** de 30 %. Autrement dit, tu ne peux pas mettre tes vitres noires tout le tour.

M. Garon: Je suis content de savoir ça, parce que j'avais envie de faire ça!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ne passez pas aux douanes comme ça, parce qu'ils vont vous faire baisser toutes les fenêtres, ils vont vous dire: Enlevez vos lunettes de soleil. Ils veulent voir ce qu'il y a à l'intérieur, s'assurer qu'il n'en a pas une dizaine quand on est supposé être quatre.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'article 120 est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 120 est adopté sur division. J'appelle l'article 121.

M. Elkas: Cette modification, lue avec l'article 125 du projet de loi, permet de déplacer à l'article 287.1 du Code l'amende relative à l'infraction concernant la vente, la location ou la mise en disposition de quiconque... un détecteur de radar. Elle fait passer l'amende actuelle de 200 \$ à 300 \$ à 300 \$ à 600 \$ pour une personne physique et de 600 \$ à 2000 \$ pour une personne morale.

M. Garon: Détecteur de radar. Aux États-Unis, ce n'est pas si illégal que ça. Il y en a sur le marché partout.

M. Elkas: De plus en plus, les États s'en défont.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça devient de plus en plus illégal. Ici, au Québec, on a des annonces. Aussitôt que vous arrivez aux frontières, c'est bien indiqué que c'est contre la loi de les avoir.

M. Garon: Comment faites-vous pour les prendre?

M. Elkas: Par la Sûreté du Québec. Ils peuvent détecter qu'une personne en a un.

M. Garon: Oui?

M. Elkas: Oui.

M. Vézina: Il faudrait peut-être poser la question aux policiers. Moi, je n'ai aucune juridiction sur cette partie-là.

M. Elkas: On nous avise que, dans certains endroits, on peut détecter si vous avez un détecteur dans votre auto.

M. Garon: Ah oui?

M. Morin: Mais, qu'est-ce qu'il arrive, Mme la Présidente... Moi, j'ai entendu dire que certaines catégories comme BMW ont les détecteurs à même, dans les accessoires standards.

Une voix: C'est vrai.

M. Morin: Qu'est-ce qui se produit dans ces cas-là?

Une voix: Ils les enlèvent.

M. Elkas: Il faut qu'ils les enlèvent.

M. Morin: "C'est-y" le concessionnaire, la compagnie, qui doit l'enlever, ou celui qui l'achète?

M. Vézina: La loi est quand même très claire, si bien que si l'individu ne l'enlève pas, il se fait ramasser sur la route et là, il est obligé de l'enlever.

M. Morin: C'est parce que ce n'est pas volontaire de sa part.

M. Vézina: Écoutez, si ce n'est pas...

M. Morin: Il ne doit pas acheter une BMW uniquement pour ça.

M. Elkas: Il me semble que les concessionnaires le savent. Les concessionnaires le savent et je ne pense pas qu'ils vont assujettir leur clientèle...

M. Morin: Oui, c'est une chose à laquelle je n'avais jamais pensé, un détecteur. Je n'avais jamais vu un policier tant que j'ai eu une Pontiac, puis là, j'ai une Volvo et j'ai les policiers qui me suivent tout le temps. Ça fait que je pensais véritablement à m'organiser un détecteur. Ça n'a pas de bon sens. Au début, je pensais que c'était parce qu'ils étaient attirés par la souveraineté et qu'ils ne me lâchaient pas...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ils voulaient prendre leur carte de membre.

M. Morin: Non. Au prix qu'ils me chargeaient, j'ai dit: Ça n'a pas de bon sens. Ce n'est pas la bonne raison.

M. Garon: Non, mais des fois, ça peut être un policier qui court après vous parce qu'il veut prendre sa carte de membre du Parti québécois.

M. Morin: Vous pensez?

M. Garon: Ah oui!

M. Morin: Je pensais qu'ils l'avaient tous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin: Je m'excuse. C'est une petite distorsion. Je m'excuse.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Est-ce le fabricant qui pose le radar?

M. Morin: BMW, oui tu l'achètes et il est

dessus.

Des voix:...

M. Thérien: ...d'autos fabriquées au Québec.

M. Morin: Le libre-échange, on est pour ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon!

M. Garon: On aime mieux les relations Nord-Sud, nous autres, qu'Est-Ouest. C'est plus payant.

M. Thérien: C'est plus payant.

M. Garon: Dans un cas, on peut faire de l'argent et, dans l'autre cas, on se fait plumer.

M. Elkas: Volvo est fabriquée au Canada, à Halifax.

M. Morin: Les pièces. Le montage est là.

M. Garon: Oui, mais vous allez voir, après la souveraineté du Québec, les manufacturiers d'automobile vont changer de place.

M. Elkas: Êtes-vous en train de me dire qu'on va perdre GM?

M. Garon: Bien non, on va être... Prenez les automobiles comme Honda et Toyota. Le plus gros marché est au Québec. Pourquoi avoir bâti en Ontario? Est-ce que c'est logique. Le plus gros marché de Honda, au Canada, est au Québec. Pourquoi avoir bâti en Ontario? Quelle est la logique là-dedans?

La Présidente (Mme Bélanger): 121 est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): 121 adopté sur division. J'appelle...

M. Garon: Parce que là, les détecteurs de radar, ça ne fait pas grand mal à du monde. Là, quand un camion défonce une route, par exemple, les amendes restent pareilles.

M. Elkas: Ça encourage la vitesse. C'est ça que vous êtes en train de me dire. Un détecteur de radar, c'est illégal...

M. Garon: Non, non, mais regardez bien.

M. Elkas: ...et quand quelqu'un s'en sert, c'est prémédité et ça, ce n'est pas correct.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça, l'affaire. Regardez l'affaire. Je vais vous dire une affaire.

Là, vous allez passer des responsabilités aux municipalités, ce matin. Le ministre des Affaires municipales va passer la voirie régionale, la voirie rurale, aux municipalités. En même temps, aucune amende pour augmenter pour ceux qui défoncent les routes. C'est quelque chose.

M. Elkas: Bien non, vous allez...

M. Garon: Il y a une belle cohérence là-dedans.

M. Elkas: C'est faux.

Une voix: C'est faux ça...

M. Thérien: Il y a des lois pour ceux qui ont des charges excédentaires.

M. Garon: Ah, oui. On augmente les amendes de tout le monde, mais pas pour les augmentations de charges illégales.

M. Elkas: Donnez-nous donc l'habilité d'appliquer la loi. C'est tout ce qu'on recherche nous autres. Des amendes pour les surcharges, vous allez voir qu'ils vont payer pour.

M. Garon: On veut pénaliser celui qui ne brise pas les routes...

M. Elkas: On va vous montrer des exemples.

M. Garon: Celui qui brise les routes, on est à la veille de lui donner une décoration.

Une voix: Les amendes sont très sévères.

M. Garon: On les a fait sortir hier. Les gens ne savaient même pas c'était quoi les amendes aux États-Unis. Arrêtez-moi ça! Vous n'étiez pas là. Vous arrivez, là, vous, comme une **boîte** à surprise, la veille de Noël. Vous auriez dû voir hier quand on a demandé c'était quoi, les amendes aux États-Unis. Les gens ne le savaient même pas au ministère des Transports. Bon. Ça veut dire qu'on est dans le libre-échange.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on revient à l'article 122, s'il vous plaît?

M. Garon: Alors, l'article 121, on a dit sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est fait. On est rendu à 122.

M. Elkas: La modification permet de faire passer de 100 \$ à 200 \$, à 200 \$ à 300 \$ pour les amendes relatives aux infractions d'avoir muni un véhicule routier de phares blancs clignotants ou de feux clignotants en contraven-

tion avec l'article 239. D'avoir muni un véhicule autre qu'un véhicule d'urgence d'une sirène et d'avoir muni un véhicule de pneus non conformes.

M. Garon: Avez-vous vérifié si les limousines des ministres se conformaient à cette obligation légale?

M. Elkas: Elles n'ont pas de sirène. Moi je dois vous dire... Ah non, cela a été enlevé. Cela a été enlevé. Je me suis informé.

M. Garon: Je sais que, traditionnellement, il y a des ministres qui avaient des limousines... Je sais que cela a été enlevé, M. Levesque a demandé que ce soit enlevé, mais je sais que cela a déjà existé. Est-ce qu'on le vérifie de temps en temps pour voir si la loi s'applique pour tout le monde? Les feux clignotants? Je sais qu'à un moment donné il y avait des limousines où les lumières allumaient en avant. La sirène, ça leur permettait, sur les autoroutes, de dépasser tout le monde. Alors, cela a été enlevé. Mais est-ce qu'on vérifie occasionnellement si c'est toujours enlevé?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la police qui vérifie ça.

M. Garon: Hein? Ah!

M. Elkas: Dans les... je peux vous assurer qu'il n'y en a pas, mais peut-être dans les automobiles qui seront à la Sûreté du Québec. Vous savez qu'il y a des gardes du corps qui viennent, des voitures fantômes. Mais on n'a pas de sirène, ça c'est sûr.

M. Garon: La loi dit quels cas. Il y a des véhicules de service, il y a des véhicules d'urgence. Le véhicule d'urgence peut avoir une sirène, mais est-ce qu'il y a des gens qui ont une sirène et s'il y a des véhicules qui ont des clignotants?

M. Elkas: Des clignotants blancs...

M. Garon: Ou des clignotants à l'avant.

M. Elkas: ...je ne suis pas sûr si tous les véhicules en ont.

M. Garon: Le but de l'opération...

M. Elkas: Le but c'est qu'en cas d'urgence seulement, ils puissent...

M. Garon: Ce n'est pas en cas d'urgence. Quand les limousines des ministres avaient ça c'était pour passer les filées d'automobiles, mettre la sirène, faire des "flashers" et dépasser tout le monde. Comme si on était...

M. Elkas: La république de bananes.

M. Garon: Dans un pays fasciste, ils faisaient ça eux autres, ça impressionnait le monde.

M. Elkas: Mais je peux vous assurer, M. le député, qu'on ne fait pas ça.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je peux vous assurer... Je crois que certains véhicules des ministres sont munis de phares blancs qui clignotent, mais ils n'ont pas de sirène, sauf peut-être les chars qui sont conduits par des gens de la Sûreté du Québec.

M. Garon: Ils n'ont pas le droit. Ce n'est pas un véhicule d'urgence, une automobile de ministre.

M. Elkas: Ils peuvent être en urgence. Ils peuvent seulement se servir des clignotants en urgence.

M. Garon: Est-ce que...

M. Elkas: Est-ce que vous en aviez, vous autres, quand vous aviez...

M. Morin: Un agriculteur, ce n'est jamais pressé.

M. Elkas: Le blanc.

M. Garon: Le blanc?

M. Elkas: Le blanc. Seulement le blanc. On ne parle pas des sirènes ou des clignotants rouges. On parle seulement du blanc.

M. Garon: Les blancs, c'était impossible d'avoir ça. Je ne pense pas qu'on avait ça.

M. Elkas: Ils en sont munis, mais ils ne s'en servent qu'en urgence. Seulement blanc. Tout le parc est équipé de cette façon-là.

M. Garon: Les clignotants, vous voulez dire, ou les blancs?

M. Elkas: Les clignotants blancs.

M. Garon: Là, c'est marqué ici. Clignotants, c'est des phares blancs clignotants. Des véhicules routiers... de phares blancs clignotants, c'est interdit, et de feux clignotants à contre-ventilation à l'article 239. C'est interdit pour les automobiles de ministres. Ce n'est pas une voiture d'urgence, une automobile de ministre.

M. Elkas: Il peut être en urgence.

M. Garon: Non. À ce moment-là, il se fait transporter par une voiture de police.

M. Elkas: On m'informe que les seuls qui l'ont, c'est les véhicules de M. Parizeau et de M. Bourassa.

M. Garon: Ah oui? Pour des questions de sécurité, je suppose.

M. Elkas: De sécurité, oui.

M. Garon: Le chef de l'État, je pense que personne ne va dire un mot là-dessus. Ça va. Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 122 est adopté sur division. J'appelle l'article 123.

M. Elkas: Cette modification vise à prévoir une amende pour le fabricant qui n'appose pas un numéro d'identification sur un véhicule routier, article 210. Elle prévoit également une amende pour le défaut du propriétaire d'un véhicule routier d'assurer que son véhicule est muni d'un tel numéro.

M. Garon: On avait laissé en suspens un article. Je pense qu'il va falloir laisser celui-là en suspens aussi parce qu'on avait suspendu, je ne me rappelle pas quel article hier, pour l'obligation de... Voyez-vous, c'est ça que je vous disais, hein? On veut charger des amendes pour le propriétaire d'un véhicule routier de s'assurer que son véhicule est muni d'un numéro. Au fond, au contraire, ce qu'on devrait exiger, c'est que la Régie s'assure, lors de l'immatriculation, que le véhicule a un numéro et, à défaut d'en avoir un apposé par le manufacturier, qu'elle lui en donne un. C'est ça qu'on devrait faire. Le problème serait réglé.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 123 est suspendu. J'appelle l'article 124. Il y a un amendement à l'article 124. Retirer l'article 124 parce que l'article 211.1 a été retiré.

M. Garon: L'article 211, c'était quoi, donc, déjà?

La Présidente (Mme Bélanger): Nul ne peut vendre, louer ou mettre à la disposition de...

M. Morin: S'il y en a un dont il faut se souvenir, c'est celui-là.

M. Garon: Les trois roues, là.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

M. Morin: Il ne faut pas l'oublier, celui-là.

M. Garon: Non, non, non...

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que celui-là a été retiré, on...

M. Garon: Moi, je retiens le contenu, je ne retiens pas le numéro.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 124, l'amendement est adopté?

M. Garon: 124 est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 124 est retiré. J'appelle l'article 125.

M. Garon: Article 125.

M. Elkas: C'est une note explicative. Les radars. La personne physique qui contrevient à l'article 252 commet une infraction et...

M. Garon: Ça, c'est les radars?

M. Elkas: Oui. C'est ça.

M. Garon: Pour en avoir un ou pour en acheter un?

M. Elkas: L'article 252, c'est "Nul ne peut vendre..."

M. Garon: Tantôt, c'étaient les commerçants.

M. Gélinas: "Nul ne peut vendre, louer ou mettre à la disposition de quiconque contre valeur, ou de quelque façon offrir de vendre, de louer ou mettre à la disposition de quiconque..."

M. Morin: Tantôt, c'était...

M. Garon: C'était la même chose.

M. Morin:... l'acquisition.

M. Garon: C'était la corporation, je pense, hein?

M. Gélinas: Pardon?

M. Garon: Tantôt, c'était la même chose.

M. Gélinas: Oui, oui. C'est parce que là, il a fallu l'enlever d'un article pour le mettre à l'autre.

M. Garon: Oui, oui. C'est ça. Ce n'est pas celui qui en a un radar. C'est celui qui en vend ou qui en met à la disposition.

M. Gélinas: Vendre, louer ou mettre à la disposition. C'est ça. Article 252.

M. Garon: Ça veut dire que quelqu'un, il

faut qu'il l'achète aux États-Unis.

M. Morin: Mais quelqu'un qui le possède.

M. Gélinas: Oui, mais l'article 251 prévoit que "Nul ne peut installer ou faire installer dans un véhicule routier ou y introduire de quelque façon un détecteur de radar de vitesse.

M. Garon: Oui, mais si quelqu'un vous fait un cadeau.

M. Gélinas: Pardon?

M. Garon: Si c'est quelqu'un qui vous fait un cadeau, vous ne l'avez pas fait installer vous-même.

M. Gélinas: Ou faire installer.

M. Vézina: Ou introduire dans un véhicule.

M. Morin: Mais mon exemple de tout à l'heure, quand vous achetez et qu'il est déjà dedans, vous ne l'avez pas fait introduire et...

Une voix: Il faut le faire enlever.

M. Morin: Pardon? Non, non, je comprends, là, mais ne parlons pas sur le fond...

M. Elkas: Le concessionnaire l'a fait introduire.

M. Morin: Oui, mais là, on parle de...

M. Garon: Il a été introduit en...

M. Morin: Le texte, comme tel, on n'a pas le droit de...

M. Elkas: Il y a la responsabilité de l'enlever.

M. Gélinas: Nul ne peut vendre.

M. Morin: Pas pour le vendeur. Je parie pour celui qui possède, le propriétaire de l'auto. L'autre article.

M. Garon: Mais c'est plus loin. C'est un autre article.

La Présidente (Mme Bélanger): De quelque façon, c'est illégal.

M. Elkas: Le concessionnaire ne peut pas le vendre. Alors, s'il est dans l'auto, il faut qu'il le sorte.

M. Morin: Oui, oui. Je comprends, mais là, c'est lui qui est en faute. Ce n'est pas le propriétaire. Ce n'est pas celui qui achète l'auto.

Je suis bien d'accord avec ça que ce soit lui qui paie.

M. Garon: Mais s'il vous le vendait moins le radar, il vous le donne.

M. Elkas: Bien là, tu ne peux pas avoir possession du radar. Toi, comme individu, il faut que tu l'enlèves.

M. Garon: Non, mais s'il vous vend l'automobile, mais ne vous vend pas le radar, il est là.

M. Morin: C'est l'autre article qui s'applique.

M. Elkas: Il faut que tu l'enlèves.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ce n'est pas le concessionnaire qui se fait poursuivre. C'est le propriétaire.

M. Morin: Il n'y a pas de moyen de s'en sortir. On est fait pour rouler plus tranquillement.

M. Vézina: Avant ça, Mme la Présidente, on avait un article qui disait que nul ne peut acheter un radar et l'installer. Puis les gens le louaient. Ça fait qu'ils passaient à côté. Alors là, l'article dit: Nul ne peut même introduire... Tu ne peux même pas l'avoir dans ta poche.

M. Garon: C'est marqué "introduire"?

M. Gélinas: Oui. Ou y introduire, de quelque façon...

M. Garon: Mais, il ne l'a pas introduit. S'il achète une automobile fabriquée en Suède, la Volvo c'est en Suède, je pense, et qu'il y en ait un dedans?

M. Gélinas: Nul, nul, nul.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: L'automobile est déjà pourvue d'un radar.

La Présidente (Mme Bélanger): Le radar est illégal de quelque façon que ce soit.

M. Garon: Il faut qu'ils disent comment il est illégal.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est illégal d'avoir un radar.

M. Gélinas: Non, on peut l'avoir en sa possession, mais on ne peut pas l'installer dans une automobile.

M. Garon: Il peut l'avoir dans ses poches.

M. Gélinas: Nul ne peut installer...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina dit qu'on ne peut pas l'avoir dans nos poches.

M. Gélinas: Non, parce que c'est: Y introduire de quelque façon... Si on l'a dans nos poches, on l'introduit dans l'auto à ce moment-là.

M. Garon: Ouais.

M. Morin: Il y a juste quand vous faites de la course à pied, vous ne pouvez pas en avoir pour dépasser les limites de vitesse.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Pardon?

M. Morin: Quand on fait de la course à pied, le détecteur est moins nécessaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 125 est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 125 est adopté sur division. La commission suspend ses travaux pour quelques minutes, le temps de faire changer les...

M. Garon: Changement d'huile.

La Présidente (Mme Bélanger): Changement d'huile.

(Suspension de la séance à 11 h 22)

(Reprise à 11 h 35)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Au moment de la suspension, nous venions d'adopter l'article 125 sur division. Alors, j'appelle l'article 126. M. le ministre.

Signalisation routière

M. Elkas: Mme la Présidente, il existe sur le marché des trottinettes munies de pneumatiques, de freins à main, qui permettent à leurs conducteurs de se déplacer aussi et, parfois, plus rapidement qu'à bicyclette. Par ailleurs, de plus en plus de tricycles d'adulte sont utilisés, principalement par les personnes âgées. Il devient, dans ces deux cas, nécessaire d'assurer l'application des règles de la circulation applicables aux

bicyclettes, en particulier l'utilisation des voies cyclables et le respect de la signalisation.

M. Garon: Les tricycles d'adulte, c'est quoi, ça?

Mme Bilodeau (Anne-Marie): Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'est un tricycle, c'est-à-dire un véhicule à trois roues, qui est non motorisé et qui est nécessairement plus gros qu'un tricycle d'enfant. C'est ce qu'on appelle un tricycle d'adulte; les roues sont assez larges et de plus en plus d'adultes, des personnes âgées vont utiliser ces tricycles-là. Alors, pour des raisons de sécurité, il nous apparaît souhaitable que ces tricycles-là circulent sur les voies cyclables, lorsqu'il y en a, ou sur la chaussée plutôt que sur les trottoirs parce que ça devient dangereux pour les piétons.

M. Garon: Mais, pourquoi... Ah, oui. Les enfants, là... C'est quoi, un adulte? Un tricycle d'adulte, c'est le fait que le tricycle soit un tricycle d'adulte, ou bien si c'est un tricycle en général?

Mme Bilodeau: C'est sa grosseur, c'est communément appelé "tricycle d'adulte".

M. Garon: Oui, mais là, le danger, c'est que vous allez tomber un peu comme les vêtements d'enfants, quand il y avait la taxe sur les vêtements puis on taxait... À un montant donné, il y avait un problème de vêtements d'enfants, puis de vêtements d'adultes. Il y a des enfants qui sont gros, puis grands, puis il y a des adultes qui sont tout petits, menus. Alors, eux autres, ils vont être sur des tricycles d'enfants, puis les enfants vont être sur des tricycles d'adultes. Alors, je ne sais pas, êtes-vous bien sûre que la détermination, ça doit être un tricycle d'adulte ou bien si... Non, je n'ai jamais vu ça. Je ne sais pas si...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous voyez ça souvent des personnes âgées avec ces bicyclettes-là, ces tricycles-là, avec un gros panier à l'arrière, ils vont faire leur commande avec ça.

M. Garon: Je n'ai jamais vu ça.

Mme Bilodeau: On en voit de plus en plus, M. le député.

M. Garon: Puis c'est un tricycle bien identifié.

Mme Bilodeau: Très très bien. C'est un très

gros tricycle, autrement dit...

M. Garon: Ah? As-tu déjà vu ça?

M. Morin: Oui.

Mme Bilodeau: ...et ça comporte, comme Mme la Présidente vient de le dire, souvent un panier à provisions.

M. Morin: Non, non, c'est vrai, c'est des gros tricycles, là.

M. Garon: On peut embarquer quelqu'un sur la barre?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Non.

M. Garon: Non, mais si c'est un gros tricycle...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, c'est un gros tricycle, les roues, là, au lieu d'être comme un petit tricycle, c'est des roues comme une bicyclette ordinaire, là, des 24 pouces, des 27 pouces...

M. Garon: Des pneus "ballons"?

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bien, non, là, je n'ai pas remarqué s'ils étaient "ballons" ou ordinaires, là...

Mme Bilodeau: Ce ne sont pas des pneus fins comme le vélo de course, là...

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

Mme Bilodeau: C'est quand même des pneus suffisamment larges, comme une bicyclette de ville.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Un instant, là. C'est nouveau ça, hein?

Mme Bilodeau: Bien, c'est que ...

M. Morin: Quoi, le bicycle ou bien le texte?

M. Garon: On ajoute, là "...pour l'application du présent titre une trottinette et un tricycle d'adulte sont assimilés à une bicyclette". Puis, une trottinette, c'est une...

Mme Bilodeau: En fait, c'est un nouveau véhicule...

M. Garon: C'est à quatre roues, ça, hein?

Mme Bilodeau: On vise le... une trottinette traditionnelle, mais ce qui est sur le marché

présentement, c'est muni de pneumatiques très larges, ça a des freins à main au guidon, comme une bicyclette, et ça va très, très, très vite. Or, ça devient dangereux pour les piétons sur les trottoirs. Il est souhaitable que ces véhicules-là circulent sur les voies cyclables, et qu'on leur applique les règles de circulation relatives aux bicyclettes.

M. Elkas: Il n'y a pas de pédales.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça n'a pas de pédales, ça.

M. Garon: Oui, mais c'est une trottinette à quatre roues.

Mme Bilodeau: À deux roues, c'est une trottinette, là, au sens commun qu'on l'entend...

M. Garon: Il y a un moteur?

Mme Bilodeau: Non, ce n'est pas motorisé. C'est pour ça qu'on assimile ça à une bicyclette; ça a un guidon, des freins à main, si je peux m'exprimer ainsi, comme une bicyclette, et ça a des pneumatiques très larges, de façon à ce qu'ils puissent aller très vite avec ça.

M. Garon: Qu'est-ce qui les fait aller vite s'il n'y a pas de...

Mme Bilodeau: C'est, évidemment...

M. Garon: Il y a des pédales?

Mme Bilodeau: ...souvent des adolescents...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils poussent avec leurs pieds.

Une voix: Ils poussent et prennent de la vitesse.

Mme Bilodeau: Ils prennent beaucoup de vitesse, oui.

M. Morin: Ils mettent un pied dessus, sur la trottinette, et l'autre à côté.

La Présidente (Mme Bélanger): Un pied dessus et un pied à côté.

M. Morin: Et quand vous avez une bonne vitesse de croisière, là, vous mettez les deux pieds dessus.

M. Garon: En tout cas, c'est un moyen d'économiser de l'énergie.

Une voix: Un "scooter".

M. Garon: Un scooter, c'est un motorisé.

M. Elkas: Non motorisé. Non motorisé.

Mme Bilodeau: En anglais c'est ça. C'est un scooter non motorisé.

M. Garon: Et vous aimeriez mieux qu'il soit dans la rue que sur le trottoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le trottoir c'est trop dangereux.

Mme Bilodeau: Et surtout, lorsqu'il en existe, sur les voies cyclables. C'est une question de protection des piétons.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Bien, ça va, j'écoute ça, là. Je n'ai pas d'opinion.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 126 est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 127. M. le ministre.

M. Elkas: L'ajout à l'article 127 constitue une précision importante puisqu'il vise aussi la signalisation à l'usage exclusif des cyclistes.

M. Garon: Pourriez-vous nous présenter, M. le ministre, des gens qui vous accompagnent...

M. Elkas: Je m'excuse.

M. Garon: ...dans le domaine de la signalisation routière? Parce qu'on entre dans le chapitre de la...

M. Elkas: François Poulin.

M. Garon: Qui est à quel endroit?

M. Elkas: À la Direction de la sécurité routière et M. Jean Boulais qui est au transport des marchandises, Mme Anne-Marie Bilodeau et M. Pierre Méthot.

M. Garon: Il y en a d'autres? Ils ne sont pas...

Mme Bilodeau: Il y a M. Jean Normand, directeur des structures, ici. M. Charland, qui est directeur régional de la région Chaudières-Appalaches.

M. Garon: Et nos gars... Vous avez dit tantôt qu'on parlerait des pesanteurs dans l'État de New York.

M. Elkas: Guy Vaillancourt, qui va être ici bientôt, et M. Jean Couture. Ils ne sont pas loin.

M. Garon: Non, mais vous deviez nous donner ça ce matin et là, il est midi moins quart et on n'a encore rien eu.

M. Elkas: On arrive aux charges tout de suite après ces articles-là.

M. Garon: À quel numéro?

Mme Bilodeau: 166, M. le député.

M. Garon: Eh? On ne sera pas rendu à 166 à midi et demi.

Mme Bilodeau: C'est parce que je m'exprime dans le sens que, après les règles de signalisation...

M. Garon: Oui. Bien, on serait mieux de les avoir, les pesanteurs. On avait demandé ça hier, vous nous avez donné ça ce matin. Autrement, on va les avoir seulement cet après-midi. Il faudrait regarder ça un peu sur l'heure du midi.

M. Elkas: O. K. On peut vous faire une explication. On peut rouler jusqu'à quoi? Midi et quart?

M. Garon: Non, non. On roule jusqu'à midi et demi et après ça on ajourne.

M. Elkas: Non, non. Je veux dire, on va rouler, ici, avec ça jusqu'à midi et quart et on prendra 15 minutes pour expliquer.

M. Garon: Ça marche.

M. Elkas: O. K.

M. Garon: Pas de problème.

Mme Bilodeau: Mme la Présidente, je peux peut-être expliquer l'article 127.

La Présidente (Mme Bélanger): Allez, Mme Bilodeau. 127.

Mme BHodeau: La modification a pour objet, simplement, d'ajouter dans l'article 289, après les mots "toute signalisation" - si vous prenez le texte actuel - "installée sur un chemin public". Autrement dit, l'exigence d'une signalisation conforme aux normes établies par le ministre des Transports et publiée à la Gazette, c'est simplement les signalisations installées sur les chemins publics et non pas les signalisations installées sur des entrées privées, des terrains privés. La règle de conformité ne s'applique que sur les chemins publics.

M. Garon: Qui est responsable de la signalisation, au ministère?

M. Elkas: À quel niveau, ça, M. le député?

M. Garon: Au ministère.

Mme Bilodeau: Je peux peut-être répondre. Au ministère il y a un comité de signalisation qui est formé d'experts qui proviennent et de la Direction générale du génie, et de la Direction générale des opérations.

M. Garon: Oui mais, est-ce qu'il y a un service comme tel? Parce qu'on m'a dit, on a même entendu dire, hier, qu'il était question qu'ils fassent venir quelqu'un du ministère, mais on a été obligés de faire venir quelqu'un des régions parce qu'il n'y en avait même pas au ministère.

Mme Bilodeau: Il y a une Direction de la sécurité routière qui s'occupe de la signalisation, à laquelle appartient M. François Poulin qui est ici.

M. Garon: Il y a une direction au ministère?

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: Qui s'occupe de la signalisation... qui ne s'occupe que de ça?

Mme Bilodeau: C'est-à-dire que ça s'appelle Direction de la sécurité routière, donc, dans la compétence du ministère des Transports qui s'occupe de la signalisation, notamment. Toutes les mesures de sécurité le long des routes.

M. Garon: Et qui ne vient pas du génie...

Mme Bilodeau: Qui relève de la Direction générale du génie.

M. Elkas: Ce n'est pas dans la structure qu'on vous a envoyé. On m'avise qu'on vous a envoyé un organigramme, démontrant les structures des directions générales.

M. Garon: Oui. Mais au niveau de la signalisation, j'essaie de comprendre parce que... Moi, je trouve qu'au ministère, on a un effort à faire sur le plan de la signalisation.

M. Elkas: Ça commence, M. le député de Lévis.

M. Garon: Parce que, moi, je trouve ça désastreux. Il y avait un service de signalisation avant et apparemment, la hache a été mise là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors M. Poulin.

M. Poulin (François): Il y a le Service de la sécurité routière et de la signalisation, actuellement, qui fait partie de la Direction générale du génie. La signalisation est de la responsabilité de ce service-là. Le service existe encore. Il y a encore un service qui s'occupe de la signalisation.

M. Garon: Combien y a-t-il de personnes dans le service?

M. Poulin: On est une soixantaine de personnes.

M. Garon: Qui font quoi?

M. Poulin: Qui s'occupent de sécurité et de signalisation.

M. Garon: Ceux qui s'occupent de la signalisation.

M. Poulin: Ils s'occupent également de la normalisation de la signalisation au niveau provincial.

M. Garon: Qui est le patron?

M. Poulin: Le patron, actuellement, c'est Jean-Luc Simard.

M. Garon: Qui est responsable de la signalisation ou de la sécurité ou les deux?

M. Poulin: Des deux. Service de sécurité routière et signalisation.

M. Garon: Mais, quelqu'un qui est préposé particulièrement à la signalisation, est-ce qu'il y en a ou s'il n'y en a pas?

M. Poulin: Il y en a. Il y a moi, il y a François Poulin, directement. Leopold Blouin... On a un comité de signalisation au ministère des Transports qui s'occupe de toute la normalisation au niveau provincial. Toutes les demandes de signalisation qui peuvent arriver de différents intervenants sont analysées pour des fins de normalisation.

M. Garon: Qui fait des normes de signalisation? Selon quels critères? Qui déterminent les critères de signalisation?

M. Poulin: Les critères s'appuient sur tout ce qui peut exister ailleurs en Amérique du Nord, au Canada ou aux États-Unis et on regarde la nature du besoin. C'est un comité qui est chargé d'évaluer tous les besoins et de normaliser, s'il y a lieu.

M. Garon: M. Simard est là depuis combien de temps?

M. Poulin: Jean-Luc Simard est là par intérim depuis un an, mais il était directeur au niveau des projets depuis plusieurs années.

M. Garon: Il était directeur de quoi?

M. Poulin: Il était directeur de la circulation et il s'occupait du service des projets, de ces choses-là.

M. Garon: Des projets de quoi?

M. Poulin: Des projets routiers, des aménagements, des routes.

M. Garon: Ce n'est pas un gars qui est en signalisation.

M. Poulin: Oui. Jean-Luc Simard a fait de la signalisation depuis plusieurs années. Avant, si on remonte dans le passé, il a été également chef du service de la signalisation, il y a plusieurs années.

M. Garon: Pourquoi n'est-il pas là ce matin? Parce que là, on étudie son service, la signalisation là. J'ai dit au ministre à plusieurs reprises: Quand on compare la signalisation au Québec et aux États-Unis, on a l'impression d'être dans une république de bananes, comparé à un pays avancé. Quand vous arrivez dans la Beauce - j'arrive de la Beauce - on vous indique où aller pour aller à Rivière-du-Loup - Rivière-du-Loup qui a 12 000 de population - où aller pour aller à Québec, où aller pour aller à Montréal... Pour aller à Lévis? Non! Il y a juste 40 000 de population... Si on était aux États-Unis, là il y a des gens... Il y a quelque chose qui ne va pas dans ce service-là! Je vais vous dire une chose c'est un service, à mon avis, qui est déconnecté. Je vais vous indiquer... Si vous voulez embarquer dans mon char, je vais aller vous montrer des places, M. le ministre, que vous savez où prendre la route une fois que vous êtes rendu dessus. Au lieu de marquer ça avant, tant de pieds avant, la signalisation, au Québec, est toujours à la dernière minute. Allez aux États-Unis... C'est pour ça quand on dit qu'on compare avec les Américains, moi je ne crois pas ça. C'est peut-être bien un voeu pieux. Aux États-Unis vous savez, deux kilomètres, trois kilomètres avant, que vous allez avoir à tourner, et on vous le dit encore tant de temps avant et quand vous êtes rendu un peu avant on vous le dit. Au Québec, la moitié du temps, on vous le dit lorsque vous avez passé la place. Il y a quelque chose qui ne va pas dans la signalisation au Québec et je pense que c'est une grande cause d'accidents.

M. Poulin: Au niveau de la présignalisation,

aux États-Unis, ils font une présignalisation également à deux kilomètres et c'est la même chose partout au Québec et au Canada. On fait également une présignalisation à deux kilomètres et la présignalisation, elle a lieu uniquement sur les autoroutes et c'est ce qui se fait partout et également au Québec.

M. Garon: Alors, expliquez-moi pourquoi vous n'annoncez pas Lévis nulle part. C'est quoi, le problème?

M. Poulin: On est sur une autoroute...

M. Garon: Vous annoncez Rivière-du-Loup et on n'annonce pas Lévis. Lévis, c'est juste trois fois plus gros que Rivière-du-Loup.

M. Elkas: On n'annonce pas toutes les villes.

M. Garon: Le ministre a dû intervenir personnellement pour faire indiquer Charlesbourg. C'est quoi, le problème? L'ancien ministre, le député de Charlesbourg, a été obligé d'intervenir personnellement pour faire mettre Charlesbourg qui n'était pas indiqué non plus.

M. Elkas: On indique les sorties.

M. Poulin: On fait la présignalisation...

M. Elkas: C'est comme pour Kirkland, on ne l'indique pas, sur la transcanadienne, qu'il y a une sortie pour Kirkland.

M. Garon: La signalisation au Québec est pitoyable. Il ne faut pas se conter d'histoires.

M. Elkas: Vous êtes en train de me dire qu'on va nommer, on va annoncer tous les villages et villes de la province de Québec.

M. Garon: Non, non, non. Ce n'est pas ça. C'est que... Bien, village, une ville de 40 000 tu sais, c'est dans les...

M. Elkas: J'ai dit "villes et villages".

M. Garon: On ne le dit pas. Puis c'est le ministère qui s'objecte...

M. Elkas: Mais c'est où, votre affaire-là, où vous voulez indiquer le nom de votre ville?

M. Garon: Sur la route 20 on indique les rangs.

M. Elkas: Au pont Pierre-Laporte?

M. Garon: Arrêtez moi ça, là. Sur les rangs, là, allez dans le bout d'Issoudun on va vous annoncer les rangs, rang Vire-Crêpe, on va vous

annoncer des rangs.

M. Elkas: M. le député de Lévis...

M. Garon: Mais quand arrive la ville de Lévis, on n'est pas capable de l'annoncer.

M. Elkas:... envoyez-moi une petite note, je vais aller voir ça personnellement.

M. Garon: Bien, ça fait des années que j'envoie ça. Au ministère, je vais vous dire qu'il y a des gens têtus dans ce ministère-là, il est temps qu'il y ait un ménage de fait là-dedans. Il y a des gens têtus, à la signalisation, qui ne veulent rien savoir. Puis quand ils disent qu'ils comparent aux États-Unis, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai qu'ils comparent aux États-Unis, il n'y a aucune mesure entre la signalisation américaine et la signalisation québécoise. Je pense qu'on se réfère, on a fait beaucoup plus de voyages d'études en Haïti.

M. Elkas: Veux-tu répondre, puis je vais avoir un complément?

M. Poulin: Pour le choix d'indications des noms de ville sur les panneaux, il y a un paquet de critères qui sont considérés. Il y a, entre autres, plusieurs facteurs, des facteurs de population, de travailleurs industriels, des facteurs au niveau du tourisme, des services qui sont dispensés et, également, de la localisation, sur le réseau, de l'agglomération concernée. Dans le cas des... Quand on est sur une autoroute, on ne peut pas indiquer toutes les agglomérations. On ne peut pas indiquer toutes les villes qui se situent sur le long de l'autoroute et on doit absolument aller chercher des villes qui sont loin pour éviter de changer le message à tous les 5 ou 10 kilomètres. Parce que l'automobiliste qui arriverait de l'extérieur de ces villes-là, il ne se retrouverait pas. À chaque 5 kilomètres il serait obligé de changer de ville repère. C'est pour ça qu'on est obligé d'aller chercher une ville au plus loin.

M. Garon: Moi, je vais vous dire, je n'achète pas ce que vous dites. Je trouve ça... Vous indiquez les érablières, vous indiquez les petites affaires où il y a à peu près 500 personnes qui vont y aller, par année, vous indiquez les rangs, mais vous refusez, depuis des années, d'indiquer la ville de Lévis. Pourquoi, là? Je ne suis pas capable de comprendre. Je ne sais pas où est le problème... J'ai remarqué qu'à Charlesbourg le ministre m'avait dit, dans le temps: J'ai le même problème à Charlesbourg, puis je vais m'en occuper. Il s'est occupé de Charlesbourg et il ne s'est pas occupé de Lévis. Et quand vous arrivez à Québec, on va vous dire où aller pour aller à Québec, on va vous dire où aller pour aller à Rivière-du-Loup mais, Lévis, qui a trois

fois plus de population que Rivière-du-Loup, ça, on ne vous le dit pas.

M. Elkas: Sur l'autoroute 20, quand on descend, on mentionne Lévis sur l'autoroute 20.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, Lévis centre-ville.

M. Garon: Non, Rivière-du-Loup.

M. Elkas: Non, non, non, il y a un panneau Lévis.

M. Garon: Non, non, vous regarderez, Rivière-du-Loup.

M. Elkas: Lévis.

M. Garon: Non, regardez... Venez-vous-en par la Beauce, vous allez voir, on vous indique Rivière-du-Loup. Ça, c'est de l'entêtement du ministère. Ça n'a ni queue ni tête.

M. Elkas: Je prends note de votre demande...

M. Garon: On vous indique les rangs. Allez à Montréal, regardez en montant, vous allez voir qu'on vous indique des rangs, ici et là. Mais on ne vous indique pas les villes majeures du Québec. C'est quoi, l'affaire? C'est de l'entêtement.

M. Poulin: Mais pour indiquer... Il y a des endroits, sur l'autoroute 20, où c'est vrai qu'il y a des rangs d'indiqués, mais c'est justement parce qu'il n'y a pas d'agglomération desservie par cet échangeur-là. Quand il n'y a pas de ville, on n'a pas d'autre choix que d'indiquer le nom du rang ou le nom du boulevard. On n'a pas le choix, parce qu'il n'y a pas de ville. Mais jamais le ministère ne va indiquer le nom d'un rang ou le nom d'un boulevard quand il y a une ville qui peut être desservie par cet échangeur-là.

M. Garon: Il me semble que quand vous arrivez à Québec, là, avant, on devrait vous dire: Vous allez avoir la Beauce et vous tournez à droite, vous allez à Lévis, il faut aller tout droit. Vous allez à Québec, il faut que vous tourniez à gauche pour prendre le pont.

M. Elkas: C'est indiqué.

M. Garon: Non, ce n'est pas indiqué. C'est marqué Rivière-du-Loup. On vous a mis, à un moment donné, comme prix de consolation, une petite barre sur le bord du chemin, un petit panneau sur le bord du chemin, là, puis...

M. Elkas: Il est sur un panneau rappel de distance.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il est sur un panneau rappel de distance.

M. Garon: Oui, mais c'est quoi, l'idée?

M. Elkas: L'idée, ça indique qu'il est là, on arrive.

M. Garon: C'est quoi l'idée d'indiquer à quelqu'un Rivière-du-Loup, 130 milles plus loin, là, puis on ne vous indique pas Lévis qui est à 10 milles plus loin, là? Quelqu'un qui arrive pour aller à Lévis... Attendez un peu, il y a juste à peu près quelque 20 000 personnes qui travaillent là, rien que dans les grandes entreprises quelque 20 000 personnes qui travaillent là, puis on ne le marque pas.

M. Elkas: On va le vérifier, M. le député de Lévis.

M. Garon: Le siège social du Mouvement Desjardins qui a à peu près 50 % des épargnes des Québécois à Lévis, on ne trouve pas ça assez important..

M. Elkas: On va s'en occuper.

M. Garon: Il y a quelque chose qui ne va pas, là. C'est de l'entêtement, je vous dis. Moi, ça fait des années que je fais des représentations là-dessus, puis il y a des gens...

M. Elkas: Si vous me faites la demande, je vais m'en occuper.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Si vous me faites la demande, je vais m'en occuper.

M. Garon: Autre affaire. La signalisation, quand on indique où tourner, moi j'ai vu des places où on voyait la signalisation une fois qu'on était embarqués. Tu peux pas le savoir, batêche, c'était pas indiqué avant. On indique ça trop tardivement. C'est mal fait. Aux États-Unis, c'est bien. Moi je vais vous dire, je n'hésiterais pas à dire que notre service de signalisation copie mot à mot - s'ils ne sont pas capables d'avoir nos normes là, plutôt que d'avoir les insignifiances qu'on a actuellement - qu'on copie 100 % les Américains, puis on va avoir un bon système. Au lieu de faire des études sur l'île-du-Prince-Édouard, puis la Colombie-Britannique, les bourgades, les gros... qu'on a au Canada, qu'on se connecte sur quelqu'un qui connaît ça un peu. Ça n'a pas de bon sens, tu sais, ça n'a pas de bon sens; je vais vous dire: C'est une cause d'accidents au Québec; la signalisation mal faite, à la dernière minute...

M. Poulin: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Poulin?

M. Poulin: Quand on dit que le ministre fait la signalisation à la dernière minute, en réalité, au ministre des Transports, on a, sur autoroute, toujours une présignalisation qui est faite à deux kilomètres, et ça c'est comme ça que ça se fait partout en Amérique du Nord, tout est pareil, ce n'est pas différent aux États-Unis, et les États-Unis ne sont pas mieux que nous autres à ce titre-là, ils font exactement de la même façon. Et quand on retombe sur le réseau provincial, quand on n'est pas sur autoroute, la façon qu'on implante notre signalisation d'indication, le panneau est toujours implanté à environ une centaine de mètres avant le carrefour et c'est exactement ce qui se fait, à quelques pieds près. S'il y a de quoi, nous, elle est plus en avant du carrefour qu'aux États-Unis, parce qu'aux États-Unis, ils sont plus proches. Le panneau d'indication est installé plus près du carrefour. Alors, notre signalisation...

M. Garon: Je vais vous embarquer dans mon auto faire un tour d'automobile.

M. Poulin: ...quand elle est implantée à la dernière minute, c'est quand même pas...

M. Garon: Un ministère qui n'admet pas ses erreurs ne corrige jamais ses erreurs. Alors, vous avez raison, vous l'avez là, devant vous. Quand on n'admet pas que les choses sont mal faites, on ne les corrige pas. Vous embarquerez dans mon char et je vous le montrerai.

M. Elkas: On va se comparer à quoi, M. le député?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On va se comparer à quoi?

M. Garon: Bien, écoutez! Même ici, quand j'ai demandé... J'ai même demandé ici, c'est même M. Jiona, ici, qui disait: Oui, on projette de regarder ce qui se fait aux États-Unis. Là, on nous dit aujourd'hui qu'on le sait. M. Jiona a été un de ceux... Il a dit: Oui, on projette de faire ça, de comparer davantage avec les Américains. Alors, **écoutez!**

M. Elkas: On se compare avec l'emplacement des enseignes ou la qualité des enseignes; si vous dites "la qualité des enseignes", là...

M. Garon: Pardon? Non, non, les critères. Non, non, je ne **parle** pas des critères de localisation...

M. Elkas: C'est la même chose.

M. Garon: Non, non!

M. Morin: J'ai juste une petite question.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, un instant. M. Poulin.

M. Elkas: Ah bien, O.K. On va le regarder. Moi, ça va me faire plaisir d'aller faire une tournée avec vous, M. le député de Lévis; on va regarder ça et, en même temps, on va aller à Montréal, on va voir ce que la nouvelle approche à la signalisation va dire pour la société québécoise. Et il y a eu du chemin de fait à Montréal cette année, dans ce domaine-là. On a profité de l'occasion, du fait qu'on changeait bien des choses, vu la rénovation de la route 20, et je crois que vous allez être fier de voir ce qui a été fait et qu'est-ce qu'on peut faire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Poulin, est-ce que vous avez quelque chose à rajouter?

M. Poulin: Bon, en réalité, ce que j'aurais pu apporter, c'est le document sur ce qu'il y a exactement aux États-Unis, pour montrer que c'est exactement la **même** chose, que ce qui se fait au Canada, **c'est exactement** la même chose. Je ne sais pas si c'est pertinent?

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir, M. le ministre, une copie du cahier des normes de signalisation du ministre des Transports?

Une voix: C'est publié à la **Gazette officielle**, on va le sortir.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça que vous avez offert, M. Poulin, là?

M. Poulin: Oui, exactement, c'est publié, c'est disponible.

M. Garon: Non, j'aimerais ça l'avoir du ministre. Le ministre a la responsabilité devant la commission. Je voudrais avoir le cahier des normes de signalisation du ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, d'accord, mais M. Poulin a ce document-là...

M. Garon: Ah! Il le demandera à qui il voudra, à son ministère, le ministre, mais moi, je veux avoir les renseignements de M. le ministre.

M. Elkas: On va l'avoir cet après-midi.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez l'apporter cet après-midi? La secrétaire n'a pas besoin d'en prendre note? D'accord. M. le député de Dubuc.

M. Morin: Oui, une petite information, une

précision sur l'amendement qui est apporté. Vous voulez préciser que les installations, pour être conformes, pour exiger leur conformité, doivent être sur un chemin public. Alors, quand vous mentionnez "sur le chemin public", je présume que vous voulez dire que ça comprend la chaussée, le fossé. C'est quoi, quand vous dites "sur le chemin public", pour connaître l'endroit où, finalement, ça peut ne plus être conforme?

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Bilodeau?

Mme Bilodeau: Je vous réfère à nouveau à la définition de chemins publics, qu'on a vue hier à l'article 4, qui indique que c'est la surface de terrain sur laquelle sont aménagés une ou plusieurs chaussées.

M. Morin: Parce que vous savez que là, vous ne mentionnez pas "en bordure d'un chemin public". Vous dites bien "sur un chemin public".

Mme Bilodeau: Sur le chemin public.

M. Morin: Alors, ce n'est pas comme si c'était en bordure?

Mme Bilodeau: Non, c'est très important.

M. Morin: Ça va. C'est une précision. Il faut que j'aille en Chambre. Si j'ai le temps, je vais revenir.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 127 est adopté?

M. Garon: Un instant!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 127?
(12 heures)

M. Garon: Un instant. J'aimerais laisser cet article-là en suspens, parce que, pour revenir là-dessus, on dit: Toute signalisation doit être installée sur un chemin public, doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports. C'est pour ça que j'ai demandé le cahier des normes du ministre des Transports, qui est publié à la **Gazette officielle du Québec**, lesquelles peuvent également prévoir la façon dont celle-ci doit être installée. C'est ça qu'on dit. Je voudrais le voir, le cahier de ces normes-là. Et on dit: Le ministre des Transports peut enlever toute signalisation qui ne respecte pas les normes qu'il a établies. Moi, je suis...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Bilodeau a des explications à vous donner.

Mme Bilodeau: C'est le règlement sur la signalisation routière. C'est un règlement adopté par le ministre des Transports et qui est publié

à la **Gazette officielle**. C'est un règlement qui a été adopté le 27... Attendez un peu. Le 1er avril 1990, il est entré en vigueur. Il comprend également toutes les indications de panneaux, les dessins de panneaux de signalisation. Ça nous fera plaisir de vous en déposer une copie.

M. Garon: J'aimerais savoir aussi du ministre s'il a des études qui ont été faites pour comparer la signalisation du Québec avec celle des États-Unis. On dit qu'on fait ça pareil comme aux États-Unis. Alors, on doit avoir des documents qui démontrent qu'on a étudié la signalisation américaine et dans quelle mesure on s'y conforme. Est-ce qu'il y a des études comparatives sur la signalisation au Québec par rapport à la signalisation aux États-Unis?

M. Elkas: Vous savez, toute la question de la signalisation et de l'uniformité, on s'en va vers la duplication de ce qui se passe ailleurs. Alors, on va vous déposer une copie de ça.

M. Garon: Avec qui, ailleurs?

M. Elkas: US-Canada. Les gens se conforment de plus en plus sur les pictogrammes et les autres enseignes.

M. Garon: Non, non, non. Ce n'est pas ça que j'ai dit. Je n'ai pas parlé uniquement... J'ai dit la signalisation, ce n'est pas seulement ce qu'il y a sur le panneau, mais la localisation des panneaux.

M. Elkas: Oui. Ça le démontre aussi. Les normes sont démontrées.

M. Garon: Bien, ce n'est pas appliqué.

M. Elkas: Bon, O.K. Vous dites que ce n'est pas appliqué. On va regarder les endroits où ce n'est pas appliqué.

M. Garon: J'ai demandé les normes que vous avez, les études que vous avez faites pour comparer avec les États-Unis et le Québec. Vous avez dû regarder ce qui se fait aux États-Unis.

M. Poulin: Mais il existe quand même un comité au niveau canadien, la Commission canadienne sur la signalisation routière qui regarde pour le Canada et également avec les États-Unis pour voir, au niveau des symboles, au niveau de l'installation des panneaux de signalisation. Le Québec est membre de cette commission-là. Et les normes, tout le monde se conforme. Les panneaux, ce sont presque tous des symboles. On a tous les mêmes symboles. Et la façon de les implanter, c'est tout de la même façon. Il n'y a pas de variations là-dedans.

M. Garon: Ce n'est pas exact, ça, je

regrette. J'ai été dans les Maritimes. Je sais comment la signalisation est faite. La signalisation, dans son ensemble, aux États-Unis, tant pour les questions touristiques, etc., dans les Maritimes et ce qui se fait au Québec, on a l'air, même par rapport aux Maritimes, même par rapport à l'île-du-Prince-Édouard, sur le plan touristique, on est 50 ans en arrière.

M. Elkas: M. le député de Lévis, c'est toute la même chose.

M. Garon: Non, non. Je vais vous montrer les dessins. Ce n'est pas ça que je vous dis. Je vous dis que la signalisation, et ce n'est pas seulement les dessins...

M. Elkas: L'appellation de certaines municipalités...

M. Garon: ...mais ce qui est placé, où c'est placé.

M. Elkas: Où c'est placé, oui. Je vous ai montré tout à l'heure les distances.

Mme Bilodeau: Les articles 17 et suivants, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez suspendre pour quelques minutes?

M. Garon: Non, non, mais j'aimerais avoir...

M. Elkas: Vous voulez copie de ça?

M. Garon: Oui. J'aimerais avoir également, pour arriver à ça, quelles sont les analyses et les études qu'on a faites par rapport aux États-Unis? Je ne veux pas juste marcher sur la foi. Moi, je suis plutôt Thomas. Alors, je veux voir.

Je voudrais demander également au ministre de quelle façon il s'assure qu'on applique le livre, de quelle façon il s'assure que dans les différents bureaux qui sont responsables de l'application de ça, par rapport au bureau central à Québec... Je vais vous dire que j'ai appris à travers (es branches que, hier, vous avez été obligé de faire venir quelqu'un, je pense, de la Beauce, parce qu'il n'y avait personne au bureau central qui était là pour la signalisation. J'aimerais savoir qui s'assure... C'est une affaire, de dire qu'on a un cahier. Maintenant, qui s'assure de l'application? Il y a tellement de nonnes qui ne sont jamais appliquées. Qui s'assure de l'uniformité de l'application, de la réglementation, en matière de signalisation?

M. Elkas: Chaque chef de district est responsable de son district et il en fait des revues opérationnelles pour s'assurer que les enseignes sont bien placées. Les enseignes sont basées sur des études qui ont été faites. **Études...**

invitation de spécialistes qui viennent sur les lieux. Oui, on se compare aux États-Unis. On analyse les résultats des États-Unis, on regarde notre situation, on se joint à eux. Il y a des réunions où on monte, justement, des normes...

M. Garon: Qui a la responsabilité, dans l'ensemble du Québec, de voir à ce que les normes de signalisation, l'application de la signalisation est faite conformément à la réglementation?

M. Elkas: Ça commence au sous-ministre, le sous-ministre va au sous-ministre associé, et le sous-ministre associé au directeur régional, le directeur régional au chef de districts. Et le directeur régional, lui, s'assure que dans ses districts, on applique les mêmes normes.

M. Garon: Oui. On voit, quand on demande des questions, ici, on s'aperçoit que les gens... On le voit quand on fait l'étude d'un projet de loi, à un moment donné, ils ne sont pas au courant. Il faut qu'ils réfèrent à d'autres. Des fois, on a les renseignements rien que le lendemain. Des fois, même le lendemain on ne les a pas. Quand je suis arrivé pour les charges, les pesanteurs dans l'État de New York, je ne demandais pas ça pour le Pérou. Pour l'État de New York, personne ne le savait. On n'était même pas capable de les produire la journée même.

M. Elkas: On voulait vous donner la mise à jour. C'est pour ça qu'on... Non, mais vous vouliez avoir de l'information... Si on avait fait une erreur de 5 kilogrammes, dans l'information donnée, de 5 kilogrammes, vous nous auriez sauté sur la tête. Je vous connais un peu trop.

M. Garon: Je veux savoir, au point de vue de la signalisation, au Québec, les responsabilités. Qui est responsable à Québec? Qui? La personne qui est responsable. Pas celui qui délègue à un autre mais celui qui est responsable. On dit: C'est toi qui est responsable. Si ça ne marche pas, c'est toi le coupable. Je veux savoir qui est responsable. Qui sont les responsables dans chacune des régions? Le niveau et la chaîne des responsabilités, au point de vue de la signalisation.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Poulin.

M. Poulin: Le ministère des Transports a formé un comité de signalisation au niveau provincial. Il y a un comité au ministère des Transports qui s'occupe de la signalisation, de la normalisation de la signalisation. Ce comité-là fait intervenir des membres des municipalités ou de l'AQTR, ou peu importe, tous les gens qui ont intérêt à la signalisation, qui sont chargés de faire la normalisation. Et lorsqu'ils normalisent la

signalisation, elle s'en va dans ce livre-là, dans la **Gazette officielle**, et ça devient un règlement.

M. Garon: C'est un peu comme le contrôle routier.

M. Poulin: Quand le règlement est passé, ce livre-là s'en va dans les régions et dans les districts, qui eux, sont chargés de faire l'application, de voir à ce que tout ce qu'il y a dans ce livre-là soit conforme.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je demande.

M. Elkas: Bon. Je sais... laissez-moi répondre...

M. Garon: Vous savez, un grand écrivain a dit...

M. Elkas: ...à votre question. C'est bien normal, peu importe où on s'en va, que ce soit dans l'industrie, dans le municipal, dans le gouvernement provincial, il y a des gens qui montent des normes. Ça, on appelle ça des gens de soutien, si vous voulez. Il y en a qui font des enseignes et ils les livrent dans les régions, dans les districts. Le directeur régional s'assure que ces gens-là les placent dans les bons endroits, basé sur les normes qui ont déjà été établies.

M. Garon: Ce n'est pas ça qui est le problème. Le problème... je vais vous donner un exemple. On a adopté le Code de la sécurité routière. Le ministre, lui-même, disait, le député de Charlesbourg, que le Code, sans des gens pour l'appliquer, ça ne valait rien. Il a dit ça en commission parlementaire. Pas dans celle-ci mais dans l'autre, à la salle Papineau. On voit, deux ans, presque trois ans, trois ans après, en réalité, qu'on est en train de voter des lois pour essayer de mettre en place un contrôle routier. Ça veut dire qu'il y avait des normes pas appliquées. Ce que je vous demande...

M. Elkas: Ce n'est pas avec...

M. Garon: Je veux être bien compris. Je connais ça, des comités. Il y a même un grand écrivain qui a dit que: "Un chameau, c'est un cheval dessiné par un comité." Je connais ça, moi, des comités. Ce que je vous demande, c'est le diagramme et l'organigramme des responsables. Parce que j'ai l'intention de m'occuper de ça, la signalisation. Je vais le prendre votre cahier et je vais le vérifier. Parce que je calcule que la signalisation au Québec est mal faite. Ce n'est pas vrai qu'elle est comme aux États-Unis. En tout cas, si vous avez des normes comme aux États-Unis, elles ne sont pas appliquées. Je veux savoir qui est responsable. Parce que je pense qu'un des bobos, c'est justement parce qu'il n'y a personne de responsable. Je pense que c'est ça,

le problème, justement. On dit: Oui, il y a quelqu'un, sauf qu'il est responsable de tout. Si vous me dites qu'il est responsable de districts, il est responsable de tout. Alors...

M. Elkas: Vous voulez avoir une direction générale dans tous les districts?

M. Garon: Non, la signalisation est une matière importante.

M. Elkas: Dans tous les districts qui touchent...

M. Garon: Quand on parle de la sécurité routière, c'est bien beau de parler des automobilistes, des responsabilités des **automobilistes**, mais il y a la **responsabilité** du ministère aussi, qui entretient mal ses routes. Des routes pleines de rouitières et une signalisation mal faite. Ça aussi, ça cause des **accidents**. Et je me rappelle que le député qui est ici aujourd'hui, le député de Rousseau, avait parlé de la publicité le long des routes. Et tout ça, ça fait aussi partie des questions de sécurité très importantes sur le plan de la sécurité. Alors, faire une loi, faire un règlement, et après ça l'appliquer, on est dans deux ordres de choses différentes. C'est pour ça que je vous demande l'équipe responsable de l'application de la signalisation, à Québec, et dans chacune des régions. On ne peut pas les... Les gens qui sont responsables de tout, là- Quand vous dites chef de district, il est responsable de tout. Ce n'est pas lui qui est responsable plus de la signalisation qu'autre chose, il est responsable de tout. C'est le "dispatcher" si vous voulez. S'il a besoin de quelque chose, il le fait **faire** par quelqu'un d'autre. Ce n'est pas lui qui s'occupe de la signalisation en particulier. Il n'écoute pas, là... Ce que je veux savoir c'est: Qui est responsable de la signalisation au niveau central et au niveau de chacune des régions?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Poulin.

M. Garon: Non, non, je **veux** avoir la réponse du ministre.

M. Elkas: Excusez-moi, je voudrais une explication. Est-ce que vous voulez des noms? Il y a des gens du génie, Yvon **Demers**, sous-ministre,...

Mme Bilodeau: Le sous-ministre adjoint, responsable de la direction générale du génie...

M. Garon: Pouvez-vous me faire parvenir...

Mme Bilodeau: On va vous produire un organigramme.

M. Elkas: On va vous faire venir un organigramme.

M. Garon: Un organigramme écrit des responsables. Pas celui qui est responsable de 50 affaires, là, celui qui est responsable de la signalisation.

M. Elkas: On l'a fait venir, M. le député de Lévis. On l'a déjà fait venir.

Mme Bilodeau: C'est ça que j'ai demandé tout à l'heure et on va l'avoir cet après-midi. L'organigramme avec les noms, dans chacune des boîtes au ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Attendez-vous à en avoir des conférences de presse! Je vais en montrer de la signalisation mal faite. Je vais vous dire...

M. Elkas: Mais avant de faire tout ça...

M. Garon: Parce que les roulières, quand j'ai commencé à dire ça, j'ai fait une erreur de ne pas avoir fait de conférences de presse. Quand j'ai commencé à parler des roulières, je me suis aperçu de ça moi-même. Les gens ont dit: T'es pas sérieux. Mais à un moment donné, quand c'est devenu apparent partout, j'ai commencé à m'apercevoir de ça. Je voulais faire une conférence de presse sur le bord de la routière en montant vers Montréal, dans le bout de Laurier Station. J'aurais dû le faire, mais je vais vous dire, des panneaux mal faits, je vais les montrer. Je vais les montrer et je vais prendre votre cahier et je vais vous montrer qu'il n'est pas appliqué votre cahier. Mais je veux savoir avec qui je fais affaire. Je connais ça des comités. Dans les comités, personne n'est responsable de rien une fois que le comité est rendu **chez-eux!**

M. Elkas: Allez faire votre tournée et...

M. Garon: Vous allez voir que ça va être vite fait.

M. Elkas: Mais là, vous m'avez invité à venir avec vous. On ira ensemble et vous me montrerez.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ça ne me dérange pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon.

M. Garon: Je vais vous montrer, en même temps, le viaduc de la route Kennedy. Il a dû être mal fait. Vous en trouvez trois au Québec faits comme ça.

M. Elkas: Et on va aller sur...

M. Garon: Celui qui l'a conçu, par exemple, il doit continuer à faire ses bêtises.

M. Elkas: On va aussi vous montrer le boulevard Métropolitain.

M. Garon: Je vais vous montrer le viaduc de la route Kennedy, là, et vous allez voir c'est quoi, le viaduc de la route Kennedy, comme viaduc mal fait. Il passe 30 000 véhicules par jour, là. Et les gens qui ont des accidents, par exemple, ils paient, et ceux qui sont morts, bien, leur famille a été éprouvée et ceux qui sont blessés... En même temps, je vais vous dire qu'on va faire appel au coroner Bouliane, parce qu'il y en a un qui se tient debout. On n'est pas habitués toujours à avoir des gens qui se tiennent debout. Le coroner Bouliane, lui, il a quelque chose à dire, alors on va faire appel à ça aussi parce que moi, je suis tanné de voir des morts et des accidents... Quand c'est rendu par centaines les accidents sur la route Kennedy.

M. Elkas: Je suis d'accord avec vous, c'est pour ça...

M. Garon: On a de l'argent pour faire passer des petits bicycles dans votre coin, là, et en dessous des autoroutes pour faire du golf; 2 000 000 \$ pour faire passer la petite voiturette en dessous de l'autoroute, pour aller faire du golf de chaque côté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, s'il vous plaît! Est-ce qu'on pourrait revenir à notre article 127?

M. Garon: Ne venez pas me dire que vous n'avez pas d'argent, vous avez besoin d'en trouver. Vous avez de l'argent pour les clubs de golf...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

Une voix:...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît! Revenons à l'article 127. Est-ce que l'article 127 est adopté?

M. Garon: Bien, j'ai demandé de le laisser en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là vous avez rediscuté une demi-heure dessus. Il n'y a pas assez d'arguments encore de sortis?

M. Garon: Non. Non. Il y a des choses qu'il nous dit ici. Je veux avoir les renseignements que j'ai demandés et l'organigramme... Je ne l'ai pas eu encore.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 127 est suspendu. J'appelle l'article 128. (12 h 15)

M. Elkas: À la demande du député de Lévis - qui l'a peut-être oublié - on a fait venir les gens du ministère des Transports concernant les masses. M. Vaillancourt concernant les charges. Il a des informations concernant l'État de New York. Il est 12 h 15. Vous avez remarqué, M. le député de Lévis, qu'on respecte nos engagements.

M. Garon: C'est vrai, on peut dire qu'on est encore dans la fin de l'avant-midi. Allons-y!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez des questions spécifiques ou si c'est des questions...

M. Garon: J'avais demandé hier, par exemple, un véhicule, un camion qui avait une masse totale de 100 000 kilos qui circulait au Québec, quelles étaient les amendes possibles. On nous a dit, hier, que c'était 4100 \$. Puis, quelles étaient les amendes auxquelles serait assujéti quelqu'un qui passerait dans l'État de New York avec une masse de 100 000 kilos, avec un camion de 100 000 kilos, en fonction des normes américaines, des normes de l'État de New York?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vaillancourt.

M. Vaillancourt (Guy): M. le député de Lévis, on a obtenu les renseignements à jour sur les amendes à New York. Le mode de calcul n'est pas comme le nôtre. Par contre, on a des tables comparatives. Eux autres sont en livres, nous autres on est en kilos. En masse comparative pour un excédent de charge de 2000 livres, qui est 1000 kilos, à New York, c'est 75 \$ US, chez nous ce serait, en masse totale, 100 \$. 4000 livres, qui est 2000 kilos chez nous, ce serait environ 200 \$, à New York c'est 200 \$ US. On monte pour se rendre à 10 000 livres, qui est chez nous 5000 kilos. À New York c'est 1200 \$, chez nous c'est 475 \$. Si on monte plus, à 20 000 livres, qui est chez nous à peu près l'équivalent de 10 000 kilos à 22 000 livres aux États-Unis c'est 2200 \$ et chez nous, c'est 850 \$ etc.

M. Garon: Continuez.

M. Vaillancourt: Je ne vous ai pas fait le calcul...

M. Garon: Parce que plus ils sont pesants, plus ils brisent.

M. Vaillancourt: Plus ils sont pesants en principe, dépendamment du nombre d'essieux, c'est là que c'est différent parce qu'aux États-

Unis, une masse totale en charge 80 000 livres, chez nous on va plus haut.

M. Garon: Combien?

M. Vaillancourt: En fonction des essieux où on peut aller par réglementation, à 57 500 kilos, 126 000 livres. Aux États-Unis, c'est 80 000 livres. Chez nous, il y a deux systèmes.

M. Garon: En livres ça fait combien, 80 000 livres versus...

M. Vaillancourt: 36 200 kilos.

M. Garon: Au Québec. Non, non je veux dire...

M. Vaillancourt: L'équivalent aux États-Unis, en kilos au Québec, 36 200 kilos.

M. Garon: Et en livres?

M. Vaillancourt: 80 000 livres.

M. Garon: Aux États-Unis?

M. Vaillancourt: Aux États-Unis.

M. Garon: Et ici?

M. Vaillancourt: Chez nous on va jusqu'à 57 500 kilos.

M. Garon: Ça fait combien de livres?

M. Vaillancourt: 126 000 livres.

M. Garon: 46 000 livres de plus. Oui.

M. Vaillancourt: Chez nous, on a deux systèmes.

M. Garon: Après ça, quand on peut excéder avec la permission de la Régie, on va plus haut que ça, on va à 61 000 ...

M. Vaillancourt: En fait, vous pouvez aller dans un autre règlement pour les charges **extra-lourdes**, pour tout chargement indivisible. Exemple classique, un transformateur d'Hydro-Québec.

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: Ou en fonction d'un transport...

M. Garon: Ça c'est indivisible.

M. Vaillancourt: ...c'est non divisible.

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: Ou on fait enlever la tête du transformateur - nécessairement on le fait vider aussi - ou on exige à ce moment-là que les multilignes transportent ça. On a des conditions particulières de circulation compte tenu des structures et compte tenu aussi de la chaussée. Ce qu'on fait, pour ces transformateurs, il y a des permis qui sont donnés à l'unité, dans bien des cas, et on a des conditions spécifiques pour circuler sur les ponts; soit qu'ils circulent seuls, avec escorte au centre du pont, avec une limite de vitesse, etc.

M. Garon: Mais quand on dit des limites excédentaires qui ont été autorisées, vous parlez des charges indivisibles. Ne parlons pas de ça, vous avez des chiffres là-dessus. Combien y a-t-il eu de permis de donnés sur le 15 000 permis donnés par la Régie qui concernaient des charges indivisibles ou des charges divisibles? Dans les 3508 permis donnés par le ministre pour dépasser les normes de la Régie, combien concernaient des charges divisibles, et combien concernaient des charges indivisibles?

M. Vaillancourt: Concernant les charges divisibles, les permis donnés par le ministre sont des permis qui sont donnés pour satisfaire un petit peu à l'entente de l'ARTC, concernant les véhicules spécialisés tels les B-trains, les véhicules quatre essieux avec une certaine parité avec l'Ontario. On sait qu'il y a quelques années il y a eu des permis d'émission...

M. Garon: Mais si on se compare à New York...

M. Vaillancourt: En fonction des permis spéciaux de circulation?

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: En fonction de surcharges?

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: Vous allez à 108 000 livres. Il y a un "agreement" qui s'en vient avec cinq États-Unis, ils vont à 108 000 livres, ça, c'est des permis généraux sur des réseaux désignés. Tout le reste, ce sont des permis spécifiques analysés au parcours.

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: Vous savez, dans l'État de New York, ils en transportent des transformateurs, puis tout ça. La même chose qu'ici, ils ont des charges, je vous dirais, aussi lourdes...

M. Garon: Ça, c'est indivisible.

M. Vaillancourt: ...sauf que l'encadrement de

ça, il est fait sur une base spécifique.

M. Garon: Ça, c'est des charges indivisibles.

M. Vaillancourt: Des charges indivisibles.

M. Garon: Les charges divisibles?

M. Vaillancourt: Les charges divisibles, il y a deux types de permis spéciaux majoritaires qui sont émis. Il y a les B-trains, il y a les quatre essieux qui sont émis, et puis il y a les grands trains routiers de type "A". Les B-trains et les quatre essieux, ce sont des permis de l'ordre d'environ, les deux combinés B-trains et quatre essieux c'est 4000, selon mes chiffres, selon ma mémoire, c'est 4200...

Une voix: C'est ça.

M. Vaillancourt: Merci. 1200 B-trains, 2400 quatre essieux. Ce qu'on fait, M. le député de Lévis, c'est que tout ça, ces permis-là, ils sont valides, ils vont être valides jusqu'au mois de juin, alors qu'on va tout entrer tout ce beau monde-là dans le règlement décrit à 21.16, sur les charges et dimensions, et toutes ces charges-là, M. le ministre, vont être baissées.

À titre d'exemple, les quatre essieux, pour lesquels on accordait jusqu'à 37 000 kilos, on va les baisser à 32 000 kilos, on va enlever au moins un essieu relevable pour que les camionneurs aient un essieu à terre. On a entrepris un exercice de ce côté-là, on vient d'avoir en vigueur un règlement sur les permis spéciaux, où on a baissé les charges au niveau du...

M. Garon: Est-ce qu'il est fait, le règlement?

M. Vaillancourt: Il est fait, le règlement sur le permis spécial de circulation; il est entré en vigueur...

M. Garon: Ah oui.

M. Vaillancourt: ...le 8 novembre. On a réduit les charges. M. le député de Lévis, on a réduit les charges, pour, par exemple, des tandems, des deux essieux; avec un certain écartement, on a réduit les charges jusqu'à 5000 kilos. Tout le reste, c'est de l'analyse particulière. C'est vrai que ça va demander du personnel pour l'analyser. On va prendre le temps de l'analyser, et on va prendre le temps de protéger les structures et puis d'analyser les parcours. Et puis ils devront, les transporteurs, avoir de l'équipement conforme pour protéger les routes, avec des espacements, puis avec des entre-axes qui vont faire le moins de dommage possible aux routes.

Et ça, ces tables-là qui sont autant pour les

tandems, autant pour les tridems, il y a des réductions qui ont fait mal, qui font très mal. Les transporteurs viennent nous voir; par habitude, ils chargeaient 5000 kilos de plus, et on leur dit, du jour au lendemain, c'est 5000 kilos de moins.

Alors on a tout ici, M. le ministre, les charges, avec tout le tableau comparatif de l'ancienne directive, et la nouvelle directive où les charges diminuent d'une façon très importante au niveau des quatre essieux, puis au niveau des B-trains.

M. Garon: Mais dans les amendes, vous n'avez pas fini tantôt là, on a pas fini. Et mon camion de 100 000 là, on disait qu'ici l'amende serait de 4100 \$, pour 100 000 kilos. Pour 100 000 kilos dans l'État de New York, ça serait une amende de combien pour 100 000 kilos, dans les mêmes conditions?

M. Vaillancourt: Je pourrais vous le calculer, ils ont une formule qui est compliquée, M. le député, pour calculer ça. Ils ont ce qu'ils appellent eux autres, le "bridge formula".

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: La formule des ponts. Ils ont calculé pour nous autres dans leur réglementation, jusqu'à 30 000 livres les amendes. Maintenant, il faudrait faire le calcul avec le "bridge formula", pour calculer exactement l'amende possible. Je peux vous le faire, on peut vous faire ce calcul-là, si vous le désirez.

M. Garon: Envoyez donc.

M. Vaillancourt: Je ne peux pas vous le faire tout de suite.

M. Garon: Oui, oui.

M. Vaillancourt: Je ne peux pas vous le faire, il faudrait que je me retire pour aller faire un calcul pour une charge équivalente.

M. Garon: C'est ça que je demandais hier, de comparer Québec 100 000 kilos - 100 000 New York.

M. Vaillancourt: C'est le "bridge formula", c'est le poids, c'est 500 (longueur X la charge, plus deux fois de normalité). Alors il faudrait le calculer.

M. Garon: Parce qu'ici, on dit au-dessus de 30 000, dans votre papier ici, c'est marqué "excess weight" au-dessus de 30 000, ça dit 0,06 \$ la livre.

M. Vaillancourt: Oui, vous pouvez le calculer de cette façon-là aussi, à 0,06 \$.

M. Garon: 220 000 livres, c'est pas long à calculer ça, moins 80 000 livres qui est la limite maximale...

M. Vaillancourt: 13 200 \$.

M. Garon: Je ne le sais pas. C'est parce que je ne veux pas que ce soit moi qui donne les réponses. Moi, je suis là pour poser les questions.

M. Vaillancourt: Je vais me faire aider, M. le député, je sors ma calculatrice.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: 13 000 \$.

M. Vaillancourt: 13 200 \$.

M. Garon: Pardon?

M. Vaillancourt: 13 200 \$.

M. Garon: 13 200 \$, ça veut dire trois fois plus au Québec d'amende.

M. Vaillancourt: Vous avez deux systèmes d'amende au Québec. Vous avez le système, qui est le système au niveau des charges axiales et de la masse totale. Ça, c'est un système. Quand le transporteur est soumis à ce contrôle-là, il y a une infraction. Le nouveau contrôle prévoit qu'en plus, pour toute surcharge, le camion va être déchargé, et ça, ça fait mal.

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: Et, en plus, il y a un système de points d'inaptitude pour les transporteurs, ici au Québec, où ils accumulent ici au Québec des points d'inaptitudes. Et là, ils ont des amendes de 5000 \$, de 10 000 \$, de 20 000 \$, jusqu'à 40 000 \$ d'amende par transporteur, lorsqu'ils ont déjà atteint un certain nombre de points d'inaptitude, par règlement. Alors, ils ont deux systèmes d'amende ici.

M. Garon: Ici, sauf qu'on ne l'applique pas, ça ne donne rien.

M. Vaillancourt: Mais c'est en force, c'est en vigueur. Il y en a qui ont déjà payé, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui, oui. Mais dans l'État de New York, avez-vous vérifié combien il y a eu de poursuites concernant les poids; on a poursuivi le camionneur et l'entreprise, et combien ici? Parce que d'abord, les amendes sont trois fois plus élevées dans l'État de New York qu'ici. Il y a eu combien de poursuites dans l'État de New York par rapport au nombre de poursuites

qu'il y a eu ici?

M. Vaillancourt: En fait...

M. Garon: Ils ont combien de balances d'appliquées dans l'État de New York, par rapport au millage, il y a combien de personnel pour l'appliquer, comparé à nous autres? Parce qu'ils pèsent dans l'État de New York.

M. Vaillancourt: Par rapport aux balances dans l'État de New York, je vais vous sortir ça. Attendez un petit peu.

M. Garon: Après 10 000 livres d'excédent, avez-vous remarqué que, dans l'État de New York, le gars perd son permis? Ici, qu'est-ce qui arrive?

M. Vaillancourt: Pardon? Excusez-moi.

M. Garon: Avez-vous remarqué qu'il y a la perte du permis dans l'État de New York?

M. Vaillancourt: Oui, pour ceux qui ont un permis spécial, c'est le système d'amende. Pour ceux qui ont un permis spécial, c'est les mêmes taux d'amende qui s'appliquent.

M. Garon: Oui, mais une des pénalités dans l'État de New York, c'est qu'au-delà de tant de milliers de livres, vous perdez votre permis. C'est bien pire que la charge débarquée, ça.

M. Vaillancourt: Ici, il y a deux types de permis: Un permis général, et un permis spécifique.

M. Garon: Oui, mais avez-vous vu le paragraphe en bas?

M. Vaillancourt: Si vous enlevez un permis spécifique à un transporteur du Québec qui a un permis pour faire un transport de...

M. Garon: Mais en plus, dans l'État de New York, il n'y a pas de permis pour les charges divisibles. Il y a des permis pour des charges indivisibles, il n'y a pas de permis, en autant que je sache, pour les charges divisibles.

M. Vaillancourt: On est en train de tout régulariser ça. Tous les permis...

M. Garon: Bien non! Ce n'est pas ça que je vous demande, là. Je vous demande c'est quoi, le système? Dans l'État de New York, actuellement, est-ce que suis dans l'erreur quand je dis qu'il n'y a pas de permis pour les charges divisibles?

M. Vaillancourt: Pas à ma connaissance.

M. Garon: Il n'y en a pas. Ici, il y en a?

M. Vaillancourt: Ici, il y en a.

M. Garon: Bon! C'est ça.

M. Vaillancourt: Ici, il y en a. Par contre, ils s'en viennent tous dans le règlement 21.16, Charges et dimensions, de sorte qu'à l'été, il n'y en aura plus.

M. Garon: Ça veut dire que, actuellement, dans l'État de New York, si vous vous faites prendre pour avoir un poids excédentaire, vous avez une charge divisible, vous perdez votre permis, point. C'est ça que ça veut dire.

M. Vaillancourt: Si un Américain circule dans l'État de New York.

M. Garon: N'importe qui. Regardez, c'est marqué ici...

M. Vaillancourt: Oui, suivant le règlement, il perd son permis.

M. Garon: Oui. Il perd son permis. Ça règle vite le problème, hein?

M. Vaillancourt: Ici, il y a des points d'inaptitude...

M. Garon: Ah bon!

M. Vaillancourt: ...aux transporteurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Quand il a perdu tous ses points...

M. Garon: Là, on est dans le libre-échange, et notre principale concurrence, vient de l'État de New York. Et on dit que là, il ne faut pas être plus sévère pour les poids pour être concurrent. Je pense bien qu'il y a quelque chose qui ne marche pas aux Transports, là.

M. Vaillancourt: Ce n'est pas les mêmes configurations non plus, l'État de New York, le Canada, le Québec, l'Ontario. Vous parlez du Nord-Sud; il y a du Nord-Sud beaucoup, là, il y a le "foot road" et tout ça, mais il y a aussi beaucoup d'Est-Ouest. Ce qui fait que, pendant des années, pour être compétitif, Est-Ouest, la ligne Toronto-Montréal, notamment, où il y avait des quatre essieux en Ontario, et les transporteurs du Québec étaient désavantagés de ce côté-là, il y a eu des permis spéciaux qui ont été émis. Par contre, on parlait d'étude, de comité; des fois ça donne quelque chose; il y a eu l'étude de l'ARTAC, où tout le monde se remet un petit peu au diapason. Tout le monde réajuste sa réglementation, et tout le monde redevient avec des véhicules plus sécuritaires, des véhicu-

les où les charges sont mieux balancées, et avec des charges réduites. Et on profite de cette étude-là pour modifier ce règlement. Et nous, on va encore plus loin. On va aussi loin, et même plus loin dans ce règlement qui s'en vient, M. le député de Lévis, qu'on est allés pour les permis spéciaux. C'est que dans notre projet de règlement, en plus, les camionneurs propriétaires d'un camion à seule unité à benne basculante - qui était axiale depuis peut-être une dizaine d'années, qui n'était pas axiale, qui n'était pas chargée, qui n'était pas contrôlée axialement depuis une dizaine d'années - ils vont tous redevenir, dans le nouveau règlement, d'une façon graduelle...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Poulin, en conclusion si vous voulez bien parce que, là... M. Vaillancourt, c'est-à-dire.

M. Vaillancourt: Axiale.

La Présidente (Mme Bélanger): Axiale?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'après la période de questions, sous réserve d'un avis de la Chambre.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 16 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Au moment de la suspension des travaux, cet avant-midi, nous étions à l'article 128. C'était M. Vaillancourt qui avait la parole à ce moment-là, et il parlait des axes.

M. Elkas: Des essieux.

La Présidente (Mme Bélanger): Des portées axiales. M. Vaillancourt, vous aviez la parole. Est-ce que, M. le ministre...

M. Elkas: Mme la Présidente, à la demande de ce matin, on a préparé un tableau comparant les amendes au Québec, Maine, Massachusetts, Vermont, New York, mais il faut aussi signaler qu'au Québec, si ces mêmes gens passent sur des ponts faibles, le montant de l'amende est doublé.

Pour l'information de la commission, j'ai aussi avec moi, à la demande du député de Lévis, la Direction générale du génie, comprenant Yvan

Demers, le sous-ministre adjoint, qui va prendre une couple de minutes pour expliquer la structure concernant la signalisation. Est-ce que je peux permettre à M. Demers de présenter son équipe et puis aller de l'avant?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): Oui, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre dépose, M. le député de Lévis, l'organigramme qui provient du ministère des Transports, l'organigramme responsable du département de la signalisation.

M. Demers: C'est l'organigramme général du ministère des Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah mon Dieu! L'organigramme général du ministère des Transports.

M. Garon: Ce n'était pas ça qu'on demandait, c'était sur la signalisation. Ça, on l'a.

M. Demers: Oui, je l'ai là.

M. Garon: Non, non, je ne veux pas avoir des affaires, des "jack-of-all-trades", je connais ça. Je veux avoir les gens responsables de la signalisation au ministère, d'en haut jusqu'en bas.

M. Demers: Je vais vous expliquer si vous...

M. Garon: Pardon?

M. Demers: Je vais vous expliquer, vous donner les explications.

M. Garon: Si c'est trop compliqué, c'est parce qu'il n'y en a pas.

M. Demers: Non, non. Bon. En matière de signalisation, M. le député, il y a **trois** grandes fonctions au ministère: une fonction de normalisation, une fonction de confection de plans et devis et une fonction d'opérations sur le terrain, c'est-à-dire la pose des panneaux, leur remplacement et leur entretien. En matière de normalisation, le ministère a mis en place un comité de normalisation qui regroupe des experts en matière de circulation, de **sécurité** routière, et aussi des praticiens, c'est-à-dire des gens de la Direction générale des opérations, des gens qui sont sur le territoire **et** qui vivent quotidiennement les questions de signalisation. Le comité de normalisation est présidé par **M. Léopold Blouin**, qui est le directeur adjoint à l'entretien à la région de Québec. Ce comité-là **a** la responsabilité d'élaborer toutes les normes de signalisation au ministère. Ces normes de signalisation, une fois élaborées... Pardon?

M. Garon:...

M. Demers: Une fois ces normes-là élaborées, toute modification ou toute nouvelle norme de signalisation est approuvée par le directeur général du génie, c'est-à-dire moi, et ça devient, évidemment après avoir été adopté selon la procédure prévue pour l'adoption de la réglementation, ça devient la norme du ministère. La fonction de confection de plans et devis, parce qu'une norme ça dit, par exemple c'est quoi la dimension des panneaux, c'est quoi le type de message selon les différentes situations qu'on peut retrouver, alors quand on fait un projet particulier, un nouveau projet, par exemple un nouveau tronçon d'autoroute, évidemment il faut faire les plans de signalisation adaptés ou découlant de ces normes. Alors, les plans de signalisation sont faits dans la boîte sécurité routière, dont vous pouvez voir l'organigramme. Le directeur de ce service est M. Jean-Luc Simard. M. Simard est ici.

M. Garon: La confection des panneaux, vous voulez dire.

M. Demers: Ce sont les plans.

M. Garon: Ah! les plans.

M. Demers: En fait, les contenus de messages. Tous les contenus des messages qu'on voit sur les panneaux de signalisation découlent de plans qui sont faits dans la direction de M. Simard. Une fois les plans faits, il appartient à la Direction générale des opérations, aux régions, aux districts, de la poser, de poser ces panneaux-là, de les entretenir, c'est-à-dire de les remplacer lorsque requis, par accident ou par usure. C'est un peu le fonctionnement de la gestion de la signalisation au ministère.

M. Garon: Mais qui dit où les poser, les panneaux? Et les normes, supposons: tant de pieds avant l'intersection?

M. Demers: C'est ça.

M. Garon: En haut plutôt que sur le bord de la route? À quelle distance? C'est ça que je dis qui est mal fait.

M. Demers: Non, non. Tout ça est contenu dans nos manuels de normalisation sur la signalisation.

M. Garon: Je vais faire faire une étude. Vous allez être surpris, et j'ai trouvé l'intervenant pour la faire, vous allez être surpris. Je vais commencer par mon comté. On ne va pas trop loin.

M. Demers: En fait, on a...

M. Garon: En indiquant avec des X sur l'asphalte les endroits où les gens sont morts.

M. Demers: En matière de signalisation, au Québec, on n'a pas inventé seul tout ce qui existe en matière de signalisation. En fait, on s'inspire très largement de tout ce qui existe comme normes en Amérique du Nord, dans les autres provinces canadiennes et aux États-Unis. En plus de ça, au Québec, on a peut-être innové un peu par rapport aux autres, en ce sens qu'on a beaucoup de signalisation par pictogramme.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit. Vous n'étiez pas là ce matin. J'ai dit: Les panneaux, qu'est-ce qu'on marque dessus et la localisation?

M. Demers: Ce qu'on marque dessus...

M. Garon: Quand on dit, par exemple, tel panneau est localisé à telle place. Quand vous avez une intersection où les gens peuvent aller tout droit ou tourner...

M. Demers: Oui.

M. Garon: ...la place où ils doivent s'engager, souvent c'est dépassé l'endroit.

M. Demers: Non.

M. Garon: Il faut qu'ils soient déjà engagés pour la voir vraiment...

M. Elkas: Des fois, vous dites, mais est-ce que vous pouvez nous nommer l'endroit? Oui. Vous allez tout me faire ça. O.K. Parfait.

M. Demers: M. le député, j'ai ici tous les manuels de signalisation qui existent...

M. Garon: Les livres je connais ça, j'ai été professeur à l'université. Ce qu'il y a dans le livre, c'est une affaire, mais suivre ce qui est dans le livre, c'est une autre affaire. La meilleure preuve, c'est le contrôle routier. Vous avez de bien beaux livres de règlements depuis trois ans sauf que personne n'applique ça. Bien, voyons. C'est ça que je veux dire. Vous avez le livre, c'est correct. Vous m'avez dit que vous suiviez la réglementation américaine. Je vais la faire... Je vous ai demandé si vous aviez des études comparatives; vous n'en avez pas produit une.

M. Demers: Des études comparatives sur quoi?

M. Garon: Sur... avant d'arriver à vos normes, si vous avez comparé avec les normes américaines. Je vais les faire venir les normes américaines, je vais les comparer.

M. Demers: Oui.

M. Garon: Vous savez, j'ai déjà traduit. Quand j'étais étudiant, je croyais au français; j'ai traduit tous les commandements de l'artillerie en français. Aujourd'hui, ils opèrent en français. J'ai pris le temps qu'il faut.

M. Demers: M. le député.

M. Garon: "Bearing", "elevation", toutes les affaires, "deflection". Tous les termes de l'artillerie, je les ai traduits en français. Aujourd'hui... J'avais la première troupe qui opérait en français. Le prochain qui est arrivé, il parlait en anglais et l'autre parlait en français. Ils ont commencé à changer ça. Je suis capable de faire ça aussi. Je vais les prendre. Je vais le faire moi-même, comparer les normes américaines et les normes québécoises. Après ça...

M. Elkas: Ça, M. le député de Lévis, c'est "Manual on Uniform Traffic Control Devices", 1988 edition. On a été inspirés par ça ici, nous. U.S. Metropolitan, Utopia, Lincoln avenue.

M. Garon: La seule chose que je vous ai dite, j'ai dit: Quand on regarde la signalisation aux Etats-Unis, elle est bien faite. La signalisation au Québec, elle fait dure.

M. Elkas: Vous généralisez.

M. Garon: De deux choses l'une: ou bien ce qui est contenu là-dedans est dedans, ou bien elle n'est pas appliquée. J'ai demandé: Pour la faire, qu'est-ce qu'on a fait pour comparer avec les États-Unis pour dire que... se comparer avec quelque chose de comparable ou bien, quand on l'applique, si ça ressemble aux normes américaines, comment se fait-il qu'il y ait tant d'écart dans ce qu'on voit sur le terrain?

M. Elkas: M. Blouin va vous expliquer ça, M. le député.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Blouin.

M. Blouin (Léopold): Mon nom est Léopold Blouin, je suis le président du comité des normes depuis cinq ans. Ce qu'on fait à ce comité-là, c'est, bien sûr, recevoir du public en général toutes sortes de suggestions pour améliorer la signalisation au Québec, analyser ces suggestions-là et donner réponse aux demandeurs et aussi réviser l'ensemble des normes de signalisation dans la province. C'est bien sûr qu'on ne cherche pas à réinventer tout en signalisation. Une de nos références la plus importante, c'est "Uniform Traffic Control Devices for Canada", c'est le manuel canadien sur la signalisation routière.

La deuxième référence...

M. Garon: Comment vous appelez le comité auquel vous avez référé?

M. Blouin: Le comité ministériel sur les normes de signalisation.

M. Garon: C'est un comité du ministère des Transports?

M. Blouin: Oui. Maintenant, il y a beaucoup de consultations avec l'AQTR. Les quatre chapitres qui sont publiés actuellement ont été envoyés à l'AQTR. Ils ont fait des comités internes. Ils nous ont fait des suggestions. On en a retenu. C'est un travail qui doit impliquer les municipalités, à mon sens, parce qu'elles sont obligées d'appliquer ces normes-là par la suite. Elles sont très impliquées dans ça. Il y a un comité actuellement qui siège sur les feux de circulation, pour normaliser tous les feux de circulation.

M. Garon: Mais est-ce que c'est la même chose, votre comité, que le comité de normalisation ou si c'est différent?

M. Blouin: Le comité sur les normes de signalisation, c'est le comité que je préside depuis cinq ans, pour faire des normes de signalisation au Québec. Maintenant, pour les normes de signalisation sur les feux par exemple, il y a eu un sous-comité pour impliquer beaucoup de gens de l'extérieur, de la ville de Montréal, de la ville de Québec, beaucoup de gens parce qu'ils sont très impliqués. Puis c'est important qu'un ministère normalise la signalisation. Quand on sait qu'il y a 1500 municipalités, il ne faut absolument pas que l'automobiliste, en passant d'une municipalité à une autre, ait des panneaux différents. Il faut que la signalisation soit homogène, uniforme dans tout le Québec. C'est ça...

M. Garon: Vous parlez de ce qu'il y a sur le panneau, là?

M. Blouin: Oui. Ce qu'il y a sur le panneau, où on le place, à quelle hauteur, quelle distance par rapport au bord de la chaussée, quel signal on met pour ne pas que l'automobiliste...

M. Garon: Mais là, vous dites...

M. Blouin: ...soit surpris à la dernière minute. Tout ça est très bien normalisé.

M. Garon: Mais, là...

M. Blouin: Tout ça est bien précisé.

M. Garon: ...vous avez les suggestions de tout le monde, puis vous regardez ça.

M. Blouin: Oui.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai demandé là. J'ai observé que la signalisation aux États-Unis est mieux faite, est plus simple et elle est standard.

M. Blouin: Écoutez...

M. Garon: Aux États-Unis.

M. Elkas: Donnez donc des exemples, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, non, mais relaxe.

M. Elkas: Mais là vous généralisez. Donnez-nous un exemple.

M. Garon: Non, non. Quand vous annoncez des municipalités, quand on annonce d'avance, on annonce avant les sorties... Tout le système d'annonce, de signalisation.

M. Elkas: Même système.

M. Garon: ...il est standard aux États-Unis. Vous n'avez pas de misère à vous retrouver.

M. Blouin: Sur l'autoroute, nous autres, on annonce deux kilomètres avant une sortie, deux kilomètres et on l'annonce à la sortie. C'est à peu près la même chose qu'aux États-Unis. Notre signalisation ressemble pas mal à celle des États-Unis.

M. Garon: Oui. Mais là vous dites que vous avez les idées de tout le monde, puisque votre comité regarde ça.

M. Blouin: Oui.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai demandé. J'ai demandé... Ça, je l'avais demandé déjà. Là, vous me dites quelque chose; moi, je me rappelle que M. Jiona avait dit d'autre chose avant. Là, quand vous me dites que ça a été fait... Moi, je me rappelle, M. Jiona a laissé entendre qu'il le ferait et que ce n'était pas fait. Alors, quand je parle... la comparaison avec la signalisation américaine, c'est ça que je disais. J'ai demandé ça antérieurement, ces questions-là. Alors, la comparaison...

M. Blouin: De la pose?

M. Garon: Non, non, non, de toute la question de la signalisation. Ce n'est pas seulement ce qu'on met sur les panneaux mais où on met les panneaux. La façon dont on fait la signalisation. Pas seulement comment on fait les panneaux, la grosseur des panneaux, puis la lumière qui réfléchit sur les panneaux. Mais si on

pose les panneaux de telle et telle façon pour que les gens ne soient pas "pognés" par surprise. À un moment donné, ils arrivent à la dernière minute parce que les distances ne sont pas suffisantes. C'est ça que je demandais. Quelles études vous avez faites par rapport aux normes américaines de signalisation, de localisation, si vous voulez, des affiches?

M. Blouin: La localisation des affiches, on a regardé ce qui se faisait au niveau américain et au niveau canadien. Ça se ressemblait beaucoup. On a adopté ça. C'est évident que quand les États-Unis... c'est un bien gros pays, ils font plusieurs choses très bien. Quand, aux niveaux canadien et américain, il y a bon consensus, puis ça se ressemble, vous devinez tout de suite...

M. Garon: Est-ce qu'il y a une étude qui a été faite?

M. Blouin: ...qu'on adopte ça puis on n'essaie pas de réinventer d'autre chose. On l'adopte.

M. Garon: Bon. Est-ce qu'il y a une étude qui démontre ça, que vous êtes arrivés à ces conclusions-là, ou bien s'il n'y en a pas?

M. Blouin: Bien, c'est...

M. Garon: Ça s'est fait verbalement ou bien...

M. Blouin: Je pense que ce à quoi vous référez, ça serait de comparer concrètement le livre américain avec la norme québécoise. On peut prendre sujet par sujet et les comparer, vous allez voir. Mais la signalisation routière, c'est des centaines de petits cas. C'est ça de la signalisation.
(17 heures)

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça que je demande. Je vous dis les normes de signalisation. Je comprends que, quand vous arrivez à Saint-Apollinaire et à Sainte-Croix de Lotbinière et tout ça, vous allez appliquer ça dans chacun des cas, mais vous avez un cadre, une grille de normes pour appliquer vos choses. C'est ça que je demande. Quelles sont les études qui ont été faites? Parce qu'il y en a des écrits et des études qui ont été faits pour comparer aux normes américaines et arriver à des conclusions par rapport aux normes qu'on adopte au Québec. Ou il y en a ou il n'y en a pas. C'est aussi simple.

M. Blouin: On compare à la norme américaine pour chacune des normes. Dans notre manuel, on peut avoir peut-être 200 normes; chacune a été comparée, une par une, avec la norme américaine, avec la norme canadienne et on essaie de...

M. Garon: Vous avez fait ça par écrit ou verbalement?

M. Blouin: Ça se fait au comité des normes. Au comité des normes...

M. Garon: Mais est-ce qu'il y a un rapport fait là-dessus?

M. Blouin: Il y a des comptes rendus et la résultante des travaux du comité, c'est la signalisation routière au Québec, c'est ce manuel-là.

M. Garon: Vous avez un manuel. Maintenant, comment vérifiez-vous que le manuel est appliqué quand on pose des affiches? Est-ce qu'on vérifie les panneaux? Est-ce qu'on prend les échantillons? Est-ce qu'on va vérifier sur place si c'est fait correctement?

M. Blouin: Oui. Un des problèmes qu'on avait, c'était la conformité de la signalisation sur le terrain avec les normes. C'est bien beau, les normes, mais ça n'évitera aucun accident si on ne retrouve pas ça sur le terrain. Actuellement, au ministère, depuis un an et demi, il y a des attentes qui ont été signifiées par le directeur général des opérations, M. Jiona, de rendre la signalisation conforme. Il a un échéancier précis. Les autoroutes sont à peu près terminées. Il y a actuellement une préoccupation très grande au ministère, pour les normes, de les mettre sur le terrain et je pense, moi en tout cas, personnellement, que ça va se traduire par une amélioration de la sécurité routière qui va être très importante.

M. Garon: Mais, à part avoir la préoccupation depuis un an et demi, qu'est-ce que vous faites concrètement pour que ça se fasse?

M. Blouin: On double les équipes dans les districts de chez nous. En tout cas, à la place d'avoir une équipe de signalisation, on en a trois. On en a deux; on accélère les travaux pour les rendre conformes. C'est évident qu'un panneau de signalisation, on dit qu'il est bon pour à peu près 10 ans, si on veut garder le pas, il faut en changer un dixième chaque année; c'est beaucoup de panneaux. Donc, il y a beaucoup d'équipes actuellement pour accélérer et rendre la signalisation conforme.

M. Garon: Je sais que vous faites ça. Ce n'est pas ça que je demande. J'ai de la misère à me faire comprendre.

M. Blouin: Excusez-moi.

M. Garon: Je le sais, on a passé une journée. On a même fait venir la personne qui

n'était pas là et elle est venue le soir; elle est partie de chez elle pour venir ici. Je ne me rappelle pas son nom mais...

Une voix: Beaupré.

M. Garon: M. Beaupré. Le ministre l'a fait venir et il a répondu à nos questions. Ça, je sais ça. Ce n'est pas ça que je demande. Le panneau, s'il dure 10 ans ou 5 ans, je sais que vous faites des études là-dedans. Je suis même allé visiter l'endroit. J'ai été invité à le faire et j'y suis allé. Ça m'intéressait.

Ce que je veux savoir, ce n'est pas ça, c'est si le panneau est posé à la bonne place, si on le pose dans les bonnes distances, si on les applique, les normes, qui va vérifier que ça a été fait.

M. Blouin: Chaque région a un technicien en signalisation.

M. Garon: Et personne ne vérifie s'il le fait correctement.

M. Blouin: Le technicien en signalisation a pour mandat d'aller vérifier les districts et il n'y a personne d'autre qui vérifiait. Actuellement, il y a, au service des équipements... L'ancien service de la signalisation est en train de monter une équipe qui va vérifier systématiquement la conformité des normes et qui va pouvoir dire: Dans tel district, dans telle région, les normes sont suivies à tel pourcentage.

M. Garon: ...par région.

Une voix: C'est une équipe...

M. Blouin: Non. Celle dont je parle, c'est une équipe qui va être montée, qui...

M. Garon: Qui va être montée. Il n'y en a pas là, d'équipe.

M. Blouin: Non. Ça commence, ça.

M. Garon: Bon. Là, actuellement, qu'est-ce qu'il y a? Il n'y a qu'un technicien par... Il y en a un ou il n'y en a pas?

M. Blouin: C'est un technicien par région qui va sur le réseau et qui va dire: Telle ou telle chose, ce n'est pas conforme.

M. Garon: Est-ce qu'il n'a que cette fonction-là ou s'il fait autre chose?

M. Blouin: Chez nous, il fait ça à 80 %, disons.

M. Garon: Et c'est lui qui visite les affiches ou s'il est au bureau?

M. Blouin: Il va sur la route et il va noter des déficiences de signalisation. Maintenant, le comité qui est formé aux équipements va...

M. Garon: Est-ce qu'il fait rapport? Il fait rapport où, ce technicien-là?

M. Blouin: Il fait rapport à l'adjoint à l'entretien, au directeur adjoint de l'entretien de la région.

M. Garon: Est-ce qu'il fait des rapports écrits ou des rapports verbaux?

M. Blouin: C'est des rapports verbaux habituellement. Maintenant les districts ont un formulaire qu'ils peuvent utiliser pour faire des rapports écrits, pour faire des commandes au contremaître pour corriger. Il y a un formulaire qui...

M. Garon: Au niveau central, est-ce qu'il y a une vérification qui est faite que c'est vraiment fait dans les régions, que c'est appliqué et tout ça?

M. Blouin: Il n'y en avait pas avant le comité qui est formé. De façon statistique, avec un échantillonnage suffisant, un comité va aller vérifier la conformité.

M. Garon: Le comité est formé depuis combien de temps?

M. Blouin: Ça fait trois mois qu'il travaille sur ça.

M. Garon: Le comité est formé.

M. Blouin: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a moyen de savoir le nom des membres du comité?

M. Blouin: Disons que c'est patronné par Henri Desmeules au service des équipements actuellement, qui a une équipe de travail pour trouver une façon d'aller voir sur le terrain pour que la signalisation soit conforme.

M. Garon: Non, mais est-ce qu'il y a moyen d'avoir le nom des membres de ce comité et les responsabilités de chacun des membres du comité?

M. Elkas: Bon. Si vous le permettez, Roger Fortin, qui est directeur à l'entretien, va vous donner la composition de l'équipe qui fait des revues opérationnelles.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Fortin.

M. Garon: Rien qu'une question que je vais

demander avant. Il y avait un comité avant aussi, est-il disparu? Il y avait un comité de normalisation.

M. Blouin: Non, le comité ministériel sur les normes de signalisation date de 1980. Claude Beaupré, auquel vous référiez tantôt, par exemple, a travaillé depuis 10 ans sur ce comité-là. Ça existe depuis 10 ans.

M. Garon: Est-ce qu'il existe encore?

M. Blouin: Oui, ça existe encore. Je suis président actuellement de ce comité-là. On se réunit à peu près 20 jours par année, ce comité-là.

M. Garon: Quelle est la différence entre le comité qui existe depuis 10 ans et celui qui existe depuis trois mois, en termes de responsabilités?

M. Blouin: Trois mois, il a un seul objectif, c'est de vérifier la conformité sur le terrain tandis que le comité ministériel sur les normes de signalisation, c'est de faire les normes, de les écrire, de les publier à la **Gazette officielle du Québec** pour le bénéfice de toutes les municipalités du Québec et du ministère également.

M. Garon: Est-ce que je peux avoir le nom des membres de chacun des deux comités avec les occupations de chacun des membres de chacun des comités, M. le ministre?

M. Elkas: Excusez-moi, j'écoutais... Répétez la question.

M. Garon: Est-ce que je peux avoir le nom des membres de ces deux comités-là, le comité de normalisation et l'autre comité de vérification sur le terrain, qui existe depuis trois mois? Le nom des membres de ces deux comités-là avec les responsabilités de chacun des membres de ces comités-là.

M. Elkas: Parfait. On va vous organiser ça. Mme la Présidente, je pense qu'on a peut-être...

M. Garon: Est-ce qu'il y a quelqu'un qui le note ou bien s'il va falloir que...

M. Elkas: On en prend note, on va s'en occuper. Est-ce qu'on peut passer à l'autre question?

M. Garon: M. Fortin, je vais le laisser...

M. Elkas: Prends donc deux minutes pour expliquer l'équipe.

M. Fortin (Roger): Je vais essayer d'aller... D'abord, quand je suis arrivé à la Direction de

l'entretien, il y a à peu près un an et demi, on m'a donné justement comme mandat de m'assurer que la signalisation serait dorénavant faite en conformité avec les normes. Dans une première étape, on a établi un plan d'action pour faire une évaluation de la situation et se donner des priorités d'action. On a d'abord décidé que les endroits les plus dangereux, c'étaient les carrefours; alors on a établi des plans théoriques à partir de la norme de ce qu'il devait y avoir dans les carrefours. Avec ces plans-là...

M. Garon: Vous avez établi ça sur quelle base que les endroits dangereux c'étaient les carrefours?

M. Fortin: C'est les endroits où il y a des convergences...

M. Garon: Vous avez décidé ça par intuition ou bien...

M. Fortin: Non, pas par intuition, parce que la signalisation qu'il y a en dehors des carrefours, c'est plus de la signalisation d'indications.

M. Garon: Est-ce que vous avez demandé, par exemple, les accidents à la Régie de l'assurance automobile? Eux autres, ils ont tous les accidents depuis au moins 10 ans, 12, 13 ans. Ils savent un endroit où il y a beaucoup d'accidents et un endroit où il n'y en a pas. Un endroit où il y a beaucoup d'accidents doit être plus dangereux que celui où il n'y en a pas.

M. Fortin: Cette partie-là est traitée différemment. C'est traité d'une manière spéciale, ce qu'on appelle le traitement des points noirs où il y a une programmation qui est préparée où on a identifié tous les points noirs.

M. Garon: Un point noir, c'est une cause. Il peut y avoir d'autres causes.

M. Fortin: Quand on dit "point noir", c'est avec les causes.

M. Garon: Je connais ça.

M. Fortin: Avec les causes. Mais ça, ce n'est pas moi qui ai travaillé ce dossier-là. Alors, à partir des données, on a établi que les priorités, c'étaient les carrefours. On a fait les plans, on est allé s'assurer sur le terrain. Cette année, on a fait toutes les autoroutes. On va procéder comme ça en enchaînant avec les routes principales et les routes régionales. Alors, à un moment donné, on va avoir couvert tout le réseau et il va être mis selon les normes. Maintenant, il fallait en plus s'assurer que ça se continue à l'avenir. Parce que ça aurait pu arrêter là et ne pas se continuer. Il a fallu

établir un moyen d'évaluation.

M. Garon: Qui fait ça?

M. Fortin: Le moyen d'évaluation?

M. Garon: Dans ce que vous dites là. Vous dites: On l'a fait.

M. Fortin: On l'a fait à partir des autoroutes. Dans chaque district, il y a un technicien qui s'occupe de signalisation. Il y a des équipes de signalisation.

M. Garon: Les équipes ne sont pas en place encore.

M. Fortin: Oui, elles sont en place.

M. Garon: Monsieur nous disait qu'on va former les équipes.

M. Fortin: Ah non, on parlait d'autre chose. On parlait de l'évaluation à ce moment-là. Là, si on parle de ce qui se fait sur le terrain, il y a des équipes en place. À plusieurs endroits, les équipes ont été doublées pour pouvoir s'assurer de la conformité de la signalisation. Maintenant, il fallait d'un autre côté, au central, s'assurer que ce qui avait été donné par mandat s'exécute. Alors, comme c'est très vaste, il a fallu trouver un procédé qui est un procédé par échantillonnage et qui, au niveau provincial, va nous donner une précision - je ne suis pas statisticien - de l'ordre d'au-delà de 90 %. Alors, ce programme d'évaluation là est maintenant prêt et il va s'appliquer dès l'an prochain sur les autoroutes qui, elles, ont été complétées cette année. On va pouvoir dire, l'année prochaine: Le travail qu'on a fait, est-ce qu'il a donné de bons résultats? C'est une opération qui devrait durer environ trois ans pour couvrir toute la province. C'est la façon qu'on a de gérer la signalisation actuellement.

M. Garon: Vous avez commencé par où?

M. Fortin: Par où dans quel sens?

M. Garon: Lévis, je suis bien d'accord.

M. Fortin: On a commencé partout, partout sur les autoroutes.

M. Garon: Ça va vous prendre trois ans, il faut commencer quelque part. Vous avez commencé par où? Moi, je veux aller voir si ça paraît.

M. Fortin: Dans chacun des districts. On commence partout dans chacun des districts et sur les autoroutes. On commence par régler le problème des autoroutes et, après ça, on va

venir régler...

M. Garon: Vous avez dit: Ça va vous prendre trois ans à faire le tour.

M. Fortin: Oui. Faire le tour, ça va prendre trois ans.

M. Garon: Votre échancier en termes de régions, etc? J'aimerais voir ça, je vais aller voir.

M. Fortin: Les régions vont cheminer simultanément: Chaque région va cheminer simultanément. L'échancier est en fonction de l'importance du réseau.

M. Garon: Allez-vous demander un échancier à chacune des régions?

M. Fortin: Oui. On a demandé à chacune des régions de nous fournir un plan de travail.

M. Garon: Est-ce qu'elles vous l'ont fourni?

M. Fortin: Elles ont toutes fourni un plan de travail.

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une copie de ça?

M. Fortin: Oui.

M. Garon: L'échancier de l'évaluation de la signalisation dans l'ensemble du Québec par région.

M. Elkas: On va s'en servir... On va aller faire une tournée ensemble; faire l'évaluation de l'évaluation.

M. Garon: J'aimerais le voir parce que des fois vous pouvez être pressé et ça va vous prendre du temps. Moi, j'ai le temps. En janvier, il n'y a pas de session. Plutôt que de ne rien faire, je vais aller faire un tour voir ça.

M. Fortin: Il faut séparer deux choses. Il faut séparer l'évaluation et l'action correctrice qui est en train de se faire. Il y a deux points.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Mme la Présidente, pour les besoins du *Journal des débats*, même si ce matin le député de Lévis disait que je sortais de ma boîte à surprise, durant les journées où je n'étais pas là, j'ai justement fait le tour du Québec. Nous autres aussi, on est capables de se promener et on regarde. Je me suis retrouvé assez bien, ça doit être signalé pas pire, je suis

allé à bon port à chaque fois. La chose que je trouve bizarre, j'ai connu le député de Lévis avec beaucoup plus de rigueur que ça. Il nous revient des États-Unis et il dit: C'est beaucoup mieux annoncé là. Il demande des exemples; il les aura peut-être en janvier ou en février, mais il ne les a pas. Il laisse croire aux gens que c'est nettement meilleur là-bas qu'ici. Le ministre demande plusieurs fois... Moi, j'ai connu le député de Lévis avec bien plus de rigueur que ça, tel exemple, tel autre exemple. Il n'y en a pas d'exemple présentement. Moi, je peux vous dire que je le fais depuis un mois, le tour du Québec. Il y a peut-être des améliorations à faire, il y a peut-être des améliorations, mais je peux vous dire que c'est bien signalé. Ce dont je m'aperçois surtout dans ce qu'il dit: Si la ville de Lévis n'est pas annoncée, ça veut dire que la signalisation est mauvaise, il faudrait se rendre compte que son petit patrimoine à lui... Le reste du Québec, comme on dit, on a des comités et nos officiers, jusqu'à preuve du contraire, font leur travail. Lorsqu'il y aura des cas précis, le ministre a offert de se déplacer, je pense qu'on pourra parler de choses beaucoup plus précises et beaucoup plus rigoureuses, ce qu'il a l'habitude de faire.

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai l'impression que le député de Rousseau n'a pas écouté les réponses du fonctionnaire qui dit que, justement, il y a un problème puisqu'ils mettent des comités pour faire l'évaluation pour voir si les nonnes sont appliquées. Les deux fonctionnaires ont dit un par derrière l'autre - j'étais content de les entendre parler - La première chose pour corriger un problème, c'est d'être conscient du problème. Vous ne corrigerez rien avec le député de Rousseau, il n'a rien compris. Au cas où je serais sorti de mon écaille, je vais vous dire que, comme ministre, j'ai fait 1 000 000 de milles en neuf ans avec cette automobile-là. Ça veut dire que depuis 1976, au Québec, rien qu'avec l'automobile, comme ministre ou la mienne, j'ai fait à peu près... avec celle des autres, à peu près 1 500 000 milles. Vous en trouverez des gars qui en ont fait autant que ça. J'ai pas mal une idée du Québec. Puis je peux vous parler d'à peu près tous les villages du Québec; je sais où ils sont.
(17 h 15)

M. Thérien: Mais, à ce moment-là, vous n'avez sûrement pas regardé la signalisation.

M. Garon: Oui.

M. Thérien: Oui?

M. Garon: Oui. La signalisation, je le dis, c'est un problème. C'est un problème, la signalisation, au Québec.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Merci. Pour nous permettre... M. le député de Lévis dit: Le député de Rousseau n'a rien compris.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que c'est la dernière intervention sur la signalisation. On va continuer le projet de loi.

M. Gauvin: Mme la Présidente, le député de Lévis dit du député de Rousseau: Il n'a rien compris. Au cas où il prétendrait que nous n'avons rien compris, les autres membres, j'aimerais...

M. Garon: Je ne le sais pas, vous n'avez pas encore parlé. Je vais voir en vous entendant.

M. Gauvin: Non, non. Je parle au besoin. C'est-à-dire que, moi, je ne suis pas ici pour parler pour parler non plus. On est ici pour écouter, nous autres, ici. Ce que je vous demande, pour nous permettre de voir où vous vous en allez: Est-ce que vous avez des soupçons que la signalisation est mal installée ou n'est pas installée conforme, selon les règles?

M. Elkas: Nommez-les.

M. Gauvin: Au lieu d'être 200 mètres à un endroit, c'est à 225: est-ce que vous avez ce genre de soupçon là?

M. Garon: Je l'ai déjà demandé, ici, en commission parlementaire - vous n'étiez pas là - puis M. Jiona avait dit: C'est une bonne idée qu'on regarde ce qui se fait aux États-Unis. Je vois, puis en écoutant les fonctionnaires...

M. Elkas: En quelle année, ça?

M. Garon: Dans le temps de M. Côté. C'est enregistré. C'est dans les **Débats**, d'ailleurs.

M. Elkas: Oui, mais quand, monsieur?

M. Garon: Dans les engagements financiers. Quand on a fait les engagements financiers ou qu'on a fait l'étude des crédits.

M. Elkas: Il y a trois ans?

M. Garon: J'en ai parlé à chaque fois.

M. Elkas: Il y a trois ans? Parce que, là, le comité existe...

M. Garon: Ah! non. J'en ai parlé depuis... Moi, je suis le critique depuis le mois d'août 1987. À chaque fois, à peu près, qu'on a fait des engagements financiers, j'ai parlé de la signalisa-

tion. Vous allez en trouver dans tous les engagements financiers parce que je constate qu'elle est mal faite. J'ai dit, par exemple: Je constate qu'aux États-Unis elle est mieux faite. Ça, c'est facile à voir. Puis je vais vous dire une chose, les gens qui écoutent... Il y en a des gens qui vont aux États-Unis. Ce ne sont pas tous des gens qui restent dans leur patelin. Il y en a beaucoup qui voyagent au Québec. Ils sont à même de constater eux autres aussi que la signalisation est mieux faite.

Alors moi, ce que je dis, tout simplement, au lieu de chercher midi à quatorze heures puis essayer de s'harmoniser avec tout le monde, regardons ce qui se fait aux États-Unis. Les autoroutes, il y en a des autoroutes. Ils en ont plus que nous autres, en passant.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, les questions que vous posiez, à savoir s'il y avait des gestes qui se posaient pour améliorer la signalisation au Québec, je crois que les fonctionnaires qui ont répondu ont répondu que oui. Et je pense qu'on devrait, à partir de ce moment-ci, étudier notre projet de loi.

M. Garon: Là, il y a des renseignements que le ministre a dit qu'il me fournirait concernant les... Il y en a d'autres que je n'ai pas reçus. Le cahier...

M. Elkas: Je vais vous les fournir puis, en plus de ça, je vais m'assurer, pour la commission...

M. Garon: Vous avez un cahier que vous deviez me fournir aussi sur...

M. Elkas: Celui-là, ici.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: O. K. Avec le temps, on va vous envoyer ça.

M. Garon: Bien non. Vous deviez me l'apporter après-midi.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, il est là.

M. Elkas: C'est celui-là.

Une voix: C'est l'autre.

M. Elkas: C'est l'autre. Excusez-moi.

M. Garon: Je peux prendre les deux, si vous voulez.

M. Elkas: Je vais en prendre un. Je vais en garder un, moi aussi. On va comparer. Je vou-

drais m'assurer qu'on regarde les mêmes choses.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné qu'on a été très bien informés, je vous remercie, messieurs. Vous avez été d'une gentillesse extraordinaire.

M. Garon: Mais ils seraient mieux de ne pas s'en aller parce qu'on l'étudié la signalisation. Au cas où il y aurait des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 127 est adopté? On l'avait suspendu.

M. Garon: Pardon? Attendez un instant.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on a parlé des articles 127 et 128.

M. Garon: C'est justement sur l'article 127. On parlait sur l'article 127. Le ministre m'avait dit... Là, il y a l'organigramme qu'il ne m'a pas fourni. J'avais demandé-

La Présidente (Mme Bélanger): Vous l'avez, puis il vous l'a expliqué.

M. Garon: Non, non. Je n'ai pas demandé l'organigramme du ministère, j'avais demandé l'organigramme concernant la signalisation. M. Demers n'était pas là ce matin. C'est l'organigramme concernant les gens responsables de la signalisation au niveau central et au niveau régional et les lignes d'autorité au niveau des districts, si vous voulez. Au niveau central, on m'a dit qu'on me fournirait les noms des deux comités: le comité de normalisation, avec les responsabilités de chacun des membres, et l'autre comité, qui est formé depuis trois mois, qui doit faire l'évaluation. Après ça, on m'a dit qu'il y avait des responsables, des techniciens dans les régions, donc, c'est le nom de ces gens-là. Et on dit qu'il y a des équipes, bien, le nom des gens qui sont dans leur équipe. Je veux voir qui s'occupe de la signalisation pour voir si c'est vraiment... Puis quel pourcentage de leur temps est consacré à ça. Si vous marquez un nom, vous marquez un nom, je vais le trouver, je vais m'en apercevoir.

M. Elkas: Je n'ai rien à cacher, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, non. À part de ça, je vais vous dire une chose...

M. Elkas: Je vais le faire avec fierté.

M. Garon: Avez-vous remarqué...

M. Elkas: Puis je vais vous dire une chose, on a un engagement...

M. Garon: M. le ministre, avez-vous remarqué une chose...

M. Elkas: Donnez-moi une chance, moi aussi! On a un engagement pour améliorer le programme de signalisation dans la province de Québec. Le programme a commencé il y a cinq ans. On est en bonne voie. Déplacez-vous donc. Au lieu de vous rendre vers Jackman, allez donc à Montréal pour voir ce qui s'est fait cette année. Vous allez voir la preuve.

M. Garon: Je vais à Montréal aussi.

M. Elkas: Ouvrez vos yeux.

M. Garon: Je vais à Montréal. Dimanche, je vais aller à Rimouski.

M. Elkas: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Alors là, on ne veut pas connaître votre itinéraire, M. le député de Lévis. Est-ce que l'article 128 est adopté?

M. Garon: C'est à l'article 127 qu'on était.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 127 était suspendu.

M. Garon: Bien oui, on va revenir à l'article... On commence la signalisation, alors on est aussi bien de revenir à l'article 127. Ça va faire votre affaire.

La Présidente (Mme Bélanger): On avait ouvert sur l'article 128, M. le député de Lévis.

M. Garon: Comme on l'avait laissé en suspens... Alors, j'aime autant...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, allez-y.

M. Garon: Alors, on va nous fournir ces noms-là, M. le ministre?

M. Elkas: Oui, oui, oui, oui.

M. Garon: Est-ce que vous allez le lui rappeler, M. le secrétaire de la commission? Bon. Alors, l'article 127. Étant donné les renseignements que nous a fournis le ministre et les renseignements qu'il s'est engagé à nous fournir concernant les gens qui s'occupent de la signalisation au niveau central et au niveau des régions, avec les affectations de chacun et les noms des membres des comités avec les responsabilités de leur fonction, je vais accepter d'adopter l'article 127. Vous ne pourrez pas dire que je ne suis pas correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 127 est adopté. J'appelle l'article 128. L'article 128, M. le ministre.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 129 du projet de loi qui introduit le nouvel article 293. 1 visant l'interdiction de circuler pour des motifs de sécurité. Dorénavant, l'article 293 sera réservé aux cas d'événements exceptionnels et d'épreuves ou de compétitions sportives. Le deuxième alinéa devient inutile dès lors que le premier alinéa prévoit l'installation d'une utilisation appropriée, ce qui comprend les affiches, les barrières et les autres dispositifs de contrôle de la circulation.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: L'objet de la modification est une concordance avec l'article 293. 1 qu'on introduit, qu'on va introduire à l'article 129, à l'article suivant du projet de loi. C'est pour distinguer lorsqu'on veut interdire la circulation, soit à l'ensemble des véhicules ou à une certaine catégorie d'entre eux comme les camions, distinguer les motifs d'interdiction. À l'heure actuelle, dans l'article 293, vous avez tous les motifs, à savoir la sécurité, l'intérêt public, les événements exceptionnels, les épreuves et compétitions sportives.

Le but, c'est de distinguer ce qui est une interdiction de circuler pour un motif de sécurité, par exemple un danger d'effondrement d'un ponteau, une courbe dangereuse, une inondation en période de dégel, où il y a vraiment un danger pour la sécurité du public par rapport à une interdiction simplement pour une épreuve sportive, une parade ou un défilé. C'est au niveau de l'amende, autrement dit, où on va faire une distinction. Alors, lorsqu'on veut interdire simplement pour une épreuve sportive, on conserve l'amende de 60 \$ à 100 \$ alors que, quand on voudra interdire la circulation pour un motif de sécurité, l'amende qui sera prévue, qu'on verra plus loin, ce sera de 600 \$ à 2000 \$.

Alors, je vous explique tous les principes de... Oui, c'est ça. Effectivement, si on interdit une catégorie de véhicules comme les camions, les poids lourds parce que, par exemple, la pente peut être excessivement dangereuse, bon, etc., il valait la peine, à ce moment-là, d'augmenter l'amende. L'amende était ridicule, de 60 \$ à 100 \$, pour un motif de sécurité. Autrement dit, on scinde l'article 293 et on fait un article 293. 1. À l'article 293, on conserve les événements exceptionnels comme les défilés, les épreuves ou les compétitions sportives ou récréatives.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 128 est adopté; J'appelle l'article 129.

M. Elkas: L'article 129. Cet article a pour objet d'établir de façon spécifique le pouvoir du ministère des Transports et des municipalités d'interdire, pour les motifs de sécurité, la circulation de certains véhicules sur certains chemins. Ainsi on pourrait, par exemple, interdire la circulation de certains véhicules sur des chemins ou parties de chemin représentant une inclinaison prononcée. Dans le cas des municipalités, l'exercice de ce pouvoir sera assujéti à l'autorisation du ministre des Transports pour éviter les abus.

Enfin, malgré telle interdiction, les véhicules d'utilité publique destinés justement à l'entretien du chemin et des lignes téléphoniques et électriques pourraient y circuler.

Mme Bilodeau: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Simplement pour préciser, pour un complément d'information à ce que je disais tout à l'heure, c'est ici l'introduction de 293. 1, où on interdit pour des motifs de sécurité. Toutefois, dans le cas d'une municipalité, le pouvoir est assujéti à l'autorisation du ministre des Transports, sauf en cas d'urgence. Bien sûr, il s'agit vraiment d'interdire la circulation aux véhicules.

M. Garon: Mais est-ce que c'est une suite à la manifestation des camionneurs, ça, ici? Parce qu'on voit que c'est un article nouveau. Est-ce que c'est pour mieux contrôler les camionneurs quand ils vont manifester?

Mme Bilodeau: Je peux dire non.

M. Garon: Bien, je ne le sais pas, vous...

M. Elkas: Vous savez que dans le contrôle routier il se fait, ça va vous faire plaisir, aux États-Unis des routes qui sont interdites à certains véhicules.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Alors, pour éviter que ces gens-là fassent du contournement des postes de pesée, par exemple.

M. Garon: Là, le gouvernement se prépare, à relier certaines routes aux municipalités rurales, semble-t-il. Qu'est-ce qui va arriver par rapport à ces routes-là? Est-ce que la signalisation, à ce moment-là, dépend entièrement de la municipalité ou si le gouvernement a quelque chose à dire concernant cette signalisation sur ces routes qui vont tomber sous la juridiction des municipalités rurales?

M. Elkas: On pourra vous en reparler demain, après que M. Ryan aura déposé ses...

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On pourra en parler avec...

M. Garon: Je ne vous demande pas ce qu'on va transférer ou non, ce n'est pas ça. Je veux dire... Posons la question différemment: Quand une route est transférée à une municipalité rurale...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...parce que, habituellement, c'est à la municipalité rurale qu'elle est transférée, ça peut arriver aux municipalités urbaines, mais quand elle est transférée... Oublions demain, si vous voulez, puis tout ça...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que la signalisation devient sous l'autorité de la municipalité rurale ou si la signalisation appartient toujours au gouvernement du Québec?

M. Elkas: Quand elle est transférée, elle va à la municipalité, l'ensemble de l'entretien, qui comprend le programme de signalisation.

M. Garon: Qui comprend la signalisation.

M. Elkas: Mais on va se conformer...

M. Garon: ...et l'entretien.

M. Elkas: ...comme la loi le dit. Elle va respecter nos normes, aussi.

M. Garon: C'est vous autres qui établissez les normes?

M. Elkas: Bien oui. C'est ce que monsieur avait dit...

M. Garon: Non, non...

M. Elkas: Parce que ça touche, quand il parle de comités...

M. Garon: La séparation entre les deux se fait où? Parce que quand vous transférez une route, par exemple, à une municipalité... Je vais vous donner un exemple concret. La route 132, par exemple, à **Saint-Romuald**, Saint-David, Lévis-Lauzon, après qu'elle a été élargie à quatre voies, elle est transférée à la municipalité.

M. Elkas: Assumons...

M. Garon: La signalisation de cette route-

là, maintenant, devient la responsabilité municipale. Mais est-ce qu'ils suivent les normes de la municipalité ou les vôtres?

M. Elkas: Les normes de la municipalité suivent les normes de la province. C'est justement ce que M. Blouin était en train de vous expliquer auparavant.

M. Garon: Les normes de signalisation, tant sur les routes qui sont de responsabilité gouvernementale ou qui sont de responsabilité municipale, suivent les mêmes normes?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Qui sont établies par le gouvernement après consultation des municipalités?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'est le règlement du ministre dont on vous a parlé ce matin, qui s'appelle le Règlement sur la signalisation routière, qui est publié à la **Gazette officielle**, qui établit ces normes-là et qui sont applicables également aux municipalités sur le territoire des municipalités, pour leur propre signalisation.

M. Garon: Est-ce qu'elles sont obligées de les appliquer?

Mme Bilodeau: Absolument.

M. Garon: Est-ce qu'elles sont obligées de faire la signalisation ou si elles peuvent tout simplement dire: Je n'en fais pas?

Mme Bilodeau: C'est-à-dire qu'elles doivent faire une signalisation qui doit être conforme aux normes du ministre.

M. Garon: Si elles la font. Pour sauver de l'argent, elles pourraient tout simplement ne pas en faire.

Mme Bilodeau: On va voir, à des articles plus loin, qu'elles vont être obligées de mettre des panneaux de vitesse, notamment.

M. Garon: Non, mais pour avertir d'un endroit dangereux, par exemple?

Mme Bilodeau: C'est une question de sécurité sur leur propre territoire.

M. Garon: Une courbe ou un point noir ou, à un moment donné, dans certains endroits, vous vous en venez sur une route, puis la route disparaît, vous ne la voyez plus, pour une raison... Vous avez une route, à un moment donné, vous vous en venez à un endroit, puis vous ne la voyez plus. S'il y a une courbe dans

l'endroit où vous ne la voyez pas, c'est dangereux parce que vous faites un saut quand vous commencez à la revoir.

(17 h 30)

Mme Bilodeau: Je peux vous dire que la signalisation des municipalités est approuvée par le ministre des Transports. Je peux vous dire qu'on va voir aussi plus loin qu'on peut retirer une signalisation qui n'est pas conforme et, comme M. Fortin me le signale, si elles font défaut d'apposer une signalisation, comme vous dites, en cas de point noir, le ministre peut intervenir, le ministère, si vous voulez.

M. Garon: Mais c'est ça que vous voulez travailler à appliquer. On ne peut pas dire que c'est appliqué bien, bien fort actuellement. Elles ne sont pas obligées d'en mettre. Si elles en mettent, il faut qu'elles respectent certains standards d'affiches, mais elles ne sont pas obligées de mettre des panneaux.

Mme Bilodeau: Oui, mais si elles n'en mettent pas et qu'il y aurait des dangers, par exemple, comme des points noirs, le ministère peut intervenir et en apposer.

M. Garon: Oui, mais c'est ça que je vous demande. Le ministère, est-ce qu'il est organisé pour intervenir pour voir ce qui se fait ou... Tantôt, M. Fortin, je pense, nous disait qu'on veut mettre en place des équipes pour le faire. Il laissait entendre que si on veut le faire c'est parce qu'on ne le fait pas.

Je ne vous blâme pas, personne, je ne veux pas que vous pensiez que... Tantôt, le député de Rousseau est intervenu en vous laissant entendre... Vous avez remarqué que je n'ai pas essayé de dire: C'est vous autres, c'est nous autres, c'est le temps de Duplessis ou c'est le temps de Taschereau. Je n'ai pas essayé de faire ça. Moi, je parle bien plus en termes d'avenir. Je ne veux pas essayer de faire de politique avec ça.

M. Elkas: Les gestes sont posés, M. le député de Lévis.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Les gestes sont posés pour faire exactement ce dont vous nous parlez. On parle des équipes qui ont été mises sur pied dans les districts pour s'assurer que les choses sont bien faites. Il y aura une équipe qui a débuté il y a trois mois pour faire des évaluations. Ces évaluations vont être faites par écrit. On va pouvoir voir le pourcentage de leur rendement.

M. Garon: Parce que ce n'était pas fait. C'est pour ça que je veux dire...

M. Elkas: C'est commencé.

M. Garon: On commence à faire mettre les équipes sur pied.

M. Elkas: C'est commencé il y a trois mois, comme je viens de le mentionner.

M. Garon: Oui, oui. Mais ce n'est pas commencé à le faire, commencé à former des équipes. C'est important parce que, si vous me dites qu'à un endroit c'est fait, je vais aller voir quelle différence ça fait. M. Fortin m'a répondu, mais j'ai compris qu'on voulait le faire mais que ce n'était pas fait.

M. Elkas: O.K. Ce qu'on peut faire, c'est lorsque M. Fortin vous a mentionné que les autoroutes, en étant toutes faites, vous prenez votre petit cahier, vous partez sur les autoroutes, faites bien attention lorsque vous allez arrêter sur le bord de la route, puis vous pourriez vérifier vous autres mêmes. Ça va vous donner une indication comparée aux normes qui sont dans les livres avec ce qui est devant vous. C'est le défi que je vous lance.

M. Garon: Bien, le défi que je vous lance, c'est le mot "Lévis".

M. Elkas: Puis moi...

M. Garon: La ville de Lévis qui est une ville qui n'est pas annoncée.

M. Elkas: ...je vais aller voir ça personnellement, je l'ai dit cet après-midi. Je vais penser d'aller le voir.

M. Garon: Il y a un petit piquet à côté du chemin comme si on annonçait une cabane à sucre. C'est une ville qui a 40 000 de population.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 129 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Un instant. Ne forcez pas les affaires.

M. Elkas: Ah! Jesus...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous nous faites forcer.

M. Garon: Non, non, non. Au contraire; le déblayage qu'on fait, après ça, ça va plus vite. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 129 est adopté. J'appelle l'article 130.

M. Elkas: L'augmentation du nombre des

cyclistes, l'apparition des voies spéciales aménagées pour eux et le maintien des voies partagées avec des véhicules routiers exigent que la personne responsable d'un chemin public puisse au moins, au moyen d'une signalisation appropriée, régir, restreindre ou même interdire la circulation des cyclistes.

M. Garon: Est-ce que c'est un article nouveau?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Il s'agit simplement d'ajouter deux paragraphes à l'article 295, de façon à nous permettre de couvrir la réalité des bicyclettes sur les voies cyclables.

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau: Autrement dit, il s'agit de nous donner le pouvoir de réglementer la circulation des bicyclettes sur les voies cyclables. Je pense que le Code avait une lacune sur la question des voies cyclables. On l'a vu au chapitre des définitions et... "interdire, restreindre ou autrement régir la circulation des bicyclettes sur une voie où circulent des véhicules routiers ou aux endroits où circulent des piétons".

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 130?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 130 est adopté. J'appelle l'article 131.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 453.1 introduit par l'article 165 qui prévoit expressément l'interdiction de circuler à pied sur un chemin à accès limité.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'est que ce pouvoir d'interdire aux piétons l'accès à un chemin à accès limité devient inutile dans la mesure où on introduit un nouvel article 453.1, qu'on verra à l'article 165, qui va prévoir une interdiction générale pour un piéton de circuler sur un chemin à accès limité. Or, un chemin à accès limité, c'est communément ce qu'on appelle une autoroute. Autrement dit, l'interdiction devenant générale, il devient superflu de conserver - alors, c'est une mesure de concordance - un pouvoir d'ajouter des panneaux de signalisation.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: La disposition prévue à l'article 287 est...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le ministre.

M. Elkas: Excusez-moi.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 131 est adopté. J'appelle l'article 132.

M. Elkas: ...passer des amendes.

M. Garon: On va trop vite.

M. Elkas: La disposition prévue à l'article 297 est devenue superflue au Code parce qu'elle relève davantage des pouvoirs généraux de gestion et d'entretien du réseau routier attribués au MTQ par la Loi sur la voirie. L'abrogation de l'article 298 est maintenant nécessaire en raison des modifications apportées aux articles 328 et 628 par les articles 143 et 231 du présent projet. À l'article 328, le mot "autoroute" est retranché tandis qu'à l'article 628 il est notamment ajouté "le pouvoir d'un ministre d'enlever une signalisation municipale installée en vertu d'un règlement non approuvé." C'est là qu'on revient au point qui était soulevé.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour les explications de l'article 132?

M. Garon: Attendez un peu. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 132 est adopté. J'appelle l'article 133.

M. Elkas: Alors que le Code crée, à l'article 329, une infraction en cas de contravention d'une signalisation de vitesse dérogatoire installée par le ministère des Transports, reste silencieux à ce sujet lorsque telle signalisation est installée par une municipalité, ce qui rend inapplicables les amendes pour excès de vitesse prévues à l'article 516. Une infraction doit donc être créée dans ce cas.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: À quoi sert le deuxième paragraphe qu'il y a là-dedans? C'est un peu évident, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'était peut-être encore aussi, ici, une lacune dans le Code qui nous empêchait de pouvoir appliquer les amendes pour excès de vitesse prévues à l'article 516. Autrement dit, quand une personne circule à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée sur un

panneau de signalisation. Parce qu'à l'article 328 vous avez les limites de vitesse. D'accord? Mais, quand une personne allait à une vitesse supérieure à celle indiquée sur un panneau, on ne pouvait pas vraiment légalement accrocher l'amende.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 133 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 134. M. le ministre.

M. Elkas: Il y a lieu de préciser que la signalisation installée par la personne qui, sur un chemin public, effectue des travaux où un contrôle routier doit être conforme aux normes du ministère des Transports, de manière à assurer la sanction d'une infraction moindre que celle d'avoir négligé d'en installer une prévue à l'article 317. Actuellement, seule l'absence de signalisation peut être punie.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Je peux donner un exemple, M. le député. À l'article 317, quelqu'un qui fait défaut d'installer une signalisation... par exemple, un entrepreneur qui fait défaut d'installer une signalisation pour des travaux de construction, l'amende est prévue de 600 \$ à 2000 \$. Mais si on prend, par exemple, un panneau qui n'est pas conforme aux normes du ministre des Transports - les normes dont on vous a parlé tout à l'heure en vertu du Règlement sur la signalisation routière - il n'y a aucune sanction qui est prévue actuellement. Alors, pour faire une distinction avec l'article 317, on introduit cette notion de conformité, de façon à appliquer une amende de 100 \$ à 200 \$ qu'on verra plus loin.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Là, je vais vous dire... C'est parce qu'il y a des normes là-dessus, mais je vais vous dire que les travaux sont indiqués souvent de toutes sortes de façons.

Mme Bilodeau: C'est justement ça.

M. Elkas: S'il y a un gars qui est trop lâche pour aller chercher la bonne enseigne...

Mme Bilodeau: Exactement. C'est une signalisation qui n'est pas du tout conforme ou qui n'est pas cohérente...

M. Garon: Je me rappelle, il y a deux ans, les travaux à Paspébiac, là. Vous preniez les chemins dans le champ. Il fallait être un bon devin pour savoir quelle route prendre, parce

que...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est une correction qu'on y apporte.

M. Garon: Il n'y avait pas de signalisation. Vous aviez une intersection. Vous ne saviez pas nécessairement si vous deviez passer par le rang de droite ou le rang de gauche. Il n'y avait rien d'indiqué.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'article 134?

M. Garon: Est-ce qu'ils vont savoir, par exemple, qu'il y a un article de même maintenant? Le problème, ce n'est pas qu'on ne respecte pas le panneau, mais c'est qu'il n'y en a pas de panneau.

M. Elkas: J'ai l'intention, M. le député, de communiquer un programme assez bien vulgarisé aux endroits, dans les municipalités, pour qu'elles comprennent la nouvelle loi. Un programme de publicité, c'est bien beau, comme vous dites. On va avoir des programmes comme ici, des lois. Mais, si les gens ne sont pas bien au courant, je pense qu'on a une responsabilité de les aviser. Je ne pense pas, je le sais!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 134 est-il adopté? J'appelle l'article 135. M. le ministre.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 128 où il est prévu la suppression d'un deuxième alinéa actuel de l'article 293 du Code. Les amendes prévues aux articles 310 à 312 pour non-respect de la signalisation sont augmentées et se retrouvent au nouvel article 314.1 du Code.

Mme Bilodeau: Je pourrais peut-être ajouter une explication additionnelle. Justement, c'est de la concordance avec ce qu'on expliquait tout à l'heure. Alors, à l'article 293, on a fait une division, si vous voulez. Il y a l'interdiction de circuler au moyen d'une signalisation pour un motif de sécurité dont l'amende va être plus élevée à l'article 293. 1. Puis il y a l'article 293 qui restera les épreuves sportives de 60 \$ à 100 \$. C'est ça qu'on voit ici.

M. Garon: Le problème, ce n'est pas juste les amendes. C'est les affiches qui ne sont pas là.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 135 est-il adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 135

est adopté sur division. J'appelle l'article 136.
(17 h 45)

M. Elkas: Ce nouvel article vise à augmenter l'amende pour le non-respect de la signalisation par le conducteur d'un véhicule routier, qui était de 60 \$ à 100 \$ et qui est maintenant de 100 \$ à 200 \$.

M. Garon: Dans ces articles-là, de quoi s'agit-il?

M. Elkas: Ceux dont on vient juste de... Ceux dont on vient de parler.

M. Garon: Ah bon! Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 136 est adopté sur division. J'appelle l'article 137.

M. Elkas: Des amendes plus élevées sont prévues pour les contraventions aux interdictions de circuler pour des motifs de sécurité par rapport à celles qui peuvent être imposées dans le cas d'interdiction temporaire lors d'événements exceptionnels ou d'épreuves ou de compétitions sportives. On vient d'en...

Une voix: D'en parler.

M. Elkas: C'est ce dont on a parlé il y a à peu près trois ou quatre... C'était à quel article? À l'article 135.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 137 est adopté sur division. J'appelle l'article 138.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 134.

M. Garon: C'est quoi, ça?

M. Elkas: C'est de concordance.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 138 est adopté sur division. J'appelle l'article 139.

M. Elkas: Les explications pour cette modification, ce sont les mêmes...

M. Garon: Un instant! Je m'excuse. On dit: "Toutefois, l'amende est de 100 \$ à 200 \$ en cas d'installation d'une signalisation non conforme aux normes établies par le ministre des Transports." Si ce sont vos services qui établissent des affiches qui ne sont pas conformes à vos normes, qui est-ce que vous poursuivez? Avez-vous déjà

fait des poursuites? Parce que vous feriez de l'argent. Le ministère des Finances ne vous demanderait plus d'argent.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Là, vous assumez certaines choses.

M. Garon: Ah non! Je n'assume pas.

M. Elkas: Oui, vous assumez. Ce n'est pas dans notre intérêt de mettre une enseigne qui n'est pas correcte.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on revient...

M. Garon: Mais qui visez-vous à poursuivre là-dedans?

M. Elkas: Le contracteur.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le contracteur qui a des annonces. Ils ne prennent pas toujours les annonces du ministère.

M. Garon: Votre ministère, s'il ne fait pas ça correctement, que faites-vous? En avez-vous déjà pris des poursuites pour des affiches qui ne respectaient pas vos propres normes?

M. Elkas: Le gouvernement ne s'est jamais poursuivi lui-même. Vous ne l'avez pas fait non plus, dans votre temps.

M. Garon: Vos employés? Je vous le demande.

M. Elkas: Vous ne l'avez pas fait dans votre temps, mais il me semble...

M. Garon: Je ne vous demande pas... Je n'essaie pas...

M. Elkas: ...qu'il y a des mesures disciplinaires qui se font contre ceux qui ne savent pas comment faire leur job.

M. Garon: Je vais vous demander une affaire. Est-ce qu'il y a déjà... Il n'y avait pas ce texte-là. Ça n'existait pas avant. Mais maintenant vous allez pouvoir poursuivre les gens, même de votre ministère, qui vont installer une affiche qui ne correspondrait pas aux normes que votre ministère établit. "Toutefois, l'amende est de 100 \$ à 200 \$ en cas d'installation d'une signalisation non conforme aux normes établies par le ministre des Transports." Si un de vos fonctionnaires met une affiche qui ne correspond pas à vos normes, est-il susceptible d'être poursuivi, en vertu de cet article-là, Me Bilo-deau?

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas le ministère des Transports, là. Ce sont des contracteurs privés.

M. Garon: Ce n'est pas écrit. Non, ce n'est pas écrit.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Vous savez comme moi, M. le député, qu'il y a plusieurs lois, notamment le Code... Nul ne peut... Quiconque... Le gouvernement, à ma connaissance, ne se poursuit pas lui-même.

M. Garon: Peut poursuivre un autre. Ce n'est pas le gouvernement qui la place. Si un employé du ministère...

Mme Bilodeau: C'est un employé du gouvernement. C'est en vertu de la Loi sur la fonction publique.

M. Garon: Alors, faites ce que je dis, mais ne faites pas ce que je fais.

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon...

M. Garon: Parce qu'à l'article 303...

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: ...qu'est-ce qui est dit?

Mme Bilodeau: L'article 303. A-t-il été modifié? C'est ça. Ça peut s'adresser à une municipalité; ça peut s'adresser à un entrepreneur qui met une signalisation non conforme; ça peut s'adresser même à un individu qui va placer un panneau. C'est dans l'emprise.

M. Garon: Mais un employé du ministère?

La Présidente (Mme Bélanger): Déjà, ça existe, ça, des pénalités.

Mme Bilodeau: Déjà, ça devrait être conforme à ses propres normes parce que ce sont les normes du ministère, monsieur.

M. Garon: Si ça ne l'est pas? Est-ce qu'il serait possible de le poursuivre?

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

M. Garon: Non, mais c'est une question.

La Présidente (Mme Bélanger): ...vous avez été ministre pendant 10 ans...

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous vous êtes poursuivi quand vous avez fait des erreurs?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous vous êtes poursuivi.

M. Garon: Oui, et je vais vous dire une chose. C'est qu'on s'est rendu compte que l'organisme qui nuisait le plus à l'application des normes au gouvernement, c'était la Commission de la fonction publique. Si jamais vous vouliez en parler, je vous demande de faire venir M. Ferdinand Ouellet, de lui demander les fois où il est allé là et à quel point il a vu que c'était difficile de faire respecter les normes du gouvernement, même par ses employés, parce que la Commission de la fonction publique, c'est un ennemi dans ce cas-là. Je vous le dis publiquement, c'est enregistré, vérifiez-le. Je peux vous donner des cas, à part de ça, d'utilisation des équipements du gouvernement pour des fins autres que des fins gouvernementales. À part de tuer sa mère à la télévision, je pense que la Commission de la fonction publique ne bouge pas beaucoup. Je vais vous dire, à 17 heures, devant tout le monde, je pense qu'il n'y a pas grand-chose à faire avec ça. Je vais vous dire qu'il y a 11 cas, je pense, et à chaque fois c'était exonéré ou il y avait une petite réprimande. Vous remarquerez, dans une compagnie privée, si quelqu'un avait fait ça, qu'est-ce qui serait arrivé?

M. Gauvin: Pour notre formation, accepteriez-vous de donner une conférence sur ça?

M. Garon: Pardon? Non, mais je vous donne le cas. La Commission de la fonction publique, c'est un organisme dont je ne suis pas convaincu qu'il aide beaucoup dans l'administration des normes au gouvernement. Le laxisme, je pense, est peut-être un peu encouragé par la Commission de la fonction publique. En tout cas, je l'ai observé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, l'article 138 avait été adopté sur division et vous avez posé une question. Alors, nous revenons à l'article 139.

M. Elkas: Les explications pour cette modification sont les mêmes que celles qu'on retrouve à l'article 126 du projet de loi. Rappelons qu'il existe, sur le marché, des trottinettes munies de pneumatiques et de freins à main qui permettent à leur conducteur de se déplacer aussi et parfois plus rapidement qu'une bicyclette. De plus, des tricycles adultes sont utilisés principalement par les personnes âgées. Il

devient, dans ces cas, nécessaire d'assurer l'application des règles de circulation applicables aux bicyclettes, en particulier l'utilisation des voies cyclables et le respect de la signalisation.

M. Garon: L'article 138 a-t-il été adopté?

La Présidente (Mme Bélanger): Il a été adopté sur division.

M. Garon: Il ne l'a pas été sur division?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, vous aviez dit sur division.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est écrit, M. le député.

M. Garon: Oui, c'est vrai. C'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 139.

M. Garon: Adopté.

Dispositions concernant la circulation des véhicules

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 139 est adopté. J'appelle l'article 140 et il y a un amendement qui se lit comme suit: Remplacer l'article 140 de ce projet par le suivant: 140. L'article 325 de ce Code est modifié par la suppression, dans la première ligne du premier alinéa, des mots "à l'intérieur d'une cité ou d'une ville ou". Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: M. le député, l'objet de la disposition et de l'amendement porte encore sur l'harmonisation avec la Loi sur l'organisation territoriale. On va le voir plus loin, on va apporter d'autres amendements aux articles 145 et 152 parce qu'on a remplacé l'expression "cité, ville, village" par des limites de vitesse. Dans le cas qui nous occupe, la proposition était de remplacer l'expression "à l'intérieur d'une cité ou d'une ville" ou lorsque la vitesse permise est inférieure à 80 km/h" par "lorsque la vitesse maximale permise est inférieure à 90 km/h". Or, après avoir reçu des suggestions, après avoir fait des consultations - là, je parie **peut-être** au niveau du principe pour les amendements à venir - il nous est apparu que 90 km/h était un peu élevé, que, pour des raisons de sécurité routière, il serait souhaitable de conserver ce qu'on a actuellement dans l'article 325, à savoir "lorsque la vitesse permise est inférieure à 80 km/h".

L'objet de l'article 325, vous savez, c'est la possibilité de circuler plus rapidement dans la voie de gauche, même si vous n'effectuez pas un

dépassement. Par exemple, à l'Intérieur des villes, prenons le boulevard Charest, on peut circuler plus rapidement dans une zone où c'est inférieur à 80 km/h dans la voie de gauche, même s'il n'y a pas de dépassement, pour faciliter la circulation. C'est une très vieille règle qui existait dans l'ancien Code de la sécurité routière et qui a toujours existé. Alors, l'harmonisation avec la Loi sur l'organisation territoriale nous fait supprimer l'expression "à l'intérieur d'une cité ou d'une ville", et on voudrait simplement conserver, à l'article 325, "lorsque la vitesse permise est inférieure à 80 km/h". Autrement dit, quand c'est inférieure à 80 km/h, on peut, même si on n'effectue pas un dépassement, circuler plus rapidement dans la voie de gauche. Autrement dit, l'amendement a pour effet de conserver le statu quo.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'amendement est adopté?

M. Garon: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est-il adopté?

M. Garon: Adopté sans conviction.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 140, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Moi, je suis partisan plutôt d'accélérer le trafic que de le ralentir.

Mme Bilodeau: Bien, c'est justement, M. le député, si vous me permettez une dernière intervention, ça a pour objet d'accélérer le trafic.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur la voie de gauche.

Mme Bilodeau: Ça permet de circuler... Autrement dit, en langage courant...

M. Garon: Vous n'avez pas compris la même chose vous non plus.

Mme Bilodeau: ...de faire un dépassement par la droite.

M. Garon: Le ministre et moi, on n'est pas souvent d'accord, mais là on est d'accord. On avait compris plutôt que vous vouliez le ralentir. En tout cas, j'ai compris ce que vous voulez dire. Votre explication était très claire, je dois dire, j'aime ça quand c'est clair comme ça. C'était clair. Je ne veux pas dire que c'est sans conviction dans le sens que ce n'était pas clair. C'était clair, ce que vous vouliez dire, mais je ne suis pas sûr que ralentir le trafic c'est une bonne chose. Moi, je pense que dans la circula-

tion, une des façons qui rendent les conducteurs agressifs, c'est le taponnage dans la circulation. À un moment donné, vous trouvez quelqu'un qui est tanné, qui réagit, et là il y a des gros accidents. Moi, je dis que ceux qui ne veulent pas marcher, ils devraient circuler ailleurs que sur la route à pied. Ceux qui marchent sont sur la route.

M. Elkas: C'est ce qu'on fait dans le programme de conservation...

M. Garon: Ceux qui roulent.

Une voix: Ceux qui roulent sont sur la route, ceux qui... marchent à côté.

M. Garon: C'est ça. Parce que la route, je pense qu'il faut... ce qui bloque la circulation, c'est ça qui crée, à mon avis, l'agressivité sur la route et...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que...

M. Garon: ...les gestes dramatiques, dangereux.

La Présidente (Mme Bélanger): ...l'article 140, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Avec conviction?

M. Garon: Non, pas de conviction, mais qu'est-ce que vous voulez.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 141.

M. Garon: Il y a des raisons. Je comprends qu'il y a des raisons. Ce n'est pas dans le sens de dire que c'est fou. Si j'avais pensé que c'était fou, j'aurais voté contre, mais c'est parce qu'il y a des voies transversales et tout ça, et il y a des raisons, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 141, M. le ministre.

M. Elkas: L'interdiction de franchir des lignes de démarcation de voie doit constituer la règle générale plutôt que d'être restreinte aux cas de dépassement. Elle doit donc apparaître dans la sous-section comprenant les règles régissant les voies, de même que ces exceptions qui ne concernent pas les dépassements. Devenue règle générale, l'interdiction de franchir les lignes de démarcation va s'appliquer partout où les changements de voie sont interdits pour les raisons évidentes de sécurité et non seulement dans le cas où il y a des dépassements.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Qu'est-ce que vous appelez une ligne de démarcation?

M. Elkas: Les lignes solides...

Mme Bilodeau: Les pointillées.

M. Elkas: Les pointillées.

M. Garon: Ah oui, les lignes doubles et les lignes.

M. Elkas: Les lignes solides. Il y a les lignes doubles, pointillées avec solides.

M. Garon: Ah bon, je comprends.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez faire avec ça? Mais c'est comme ça, je ne vois pas en quoi... Quand vous dites que l'interdiction de franchir les lignes de démarcation de voie doit constituer la règle générale, ce n'est pas ça à l'heure actuelle? Plutôt que d'être restreinte aux cas de dépassements? (18 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Actuellement, la seule interdiction de franchir les lignes de démarcation de voie, c'est prévu seulement en cas de dépassement. Alors il apparaît beaucoup plus clair de prévoir une interdiction de franchir les lignes comme règle générale, les lignes continues simples, les lignes doubles là.

M. Garon: Continues simples?

Mme Bilodeau: Autrement dit, ce n'était pas clair. Là, ça va être beaucoup plus clair. C'était seulement en cas de dépassement que c'était interdit, mais ce n'était pas interdit en d'autres temps, si vous voulez.

M. Elkas: Ils pouvaient se promener dans le milieu du chemin, par exemple, puis ne pas dépasser.

Mme Bilodeau: Je peux peut-être faire un petit dessin...

M. Gauvin: Par exemple, à l'entrée du tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, il y a trois voies avec des lignes solides...

Mme Bilodeau: Oui.

M. Gauvin: ...pour les derniers 500 pieds ou... Bon. Et ça, je pense que les gens jouaient

là-dessus, mais là il y a une interdiction de changer de voie.

Mme Bilodeau: Quand la ligne est continue.

M. Gauvin: ...précisée dans le projet de loi. Ça peut être un exemple.

M. Garon: Quelle distinction faites-vous entre une ligne continue simple, puis une ligne continue double?

Mme Bilodeau: La ligne continue simple, c'est une seule ligne.

M. Garon: Oui, je sais.

Mme Bilodeau: La double, vous en avez deux. C'est que les deux côtés, vous ne pouvez pas dépasser. Que vous vous en veniez en sens est-ouest, par exemple, ou ouest-est, vous ne pouvez pas dépasser.

M. Garon: Des doubles. Mais des simples, continues simples.

Mme Bilodeau: Bien elle est toute seule, il y en a seulement une.

M. Garon: Oui, mais...

Mme Bilodeau: Bien, de l'autre côté, c'est un pointillé à ce moment-là.

M. Garon: Je comprends ce que vous voulez dire, c'est une à côté de l'autre.

M. Gauvin: M. le député de Lévis, vous nous faites peur là.

M. Garon: Non, non, je pensais... Ce n'est pas ça que je pensais.

M. Gauvin: Est-ce que vous voyagez de Lévis à Québec à 8 heures le matin? O.K. Je vais voyager à 9 heures.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça que je pensais. Je pensais qu'elle voulait dire une ligne continue double, **c'est-à-dire** deux lignes continues doubles, ou une ligne continue simple, mais sans pointillés. Je ne visualisais pas ce qu'on signifiait là. J'essayais... je ne me rappelais pas avoir vu exactement ce qu'on voulait dire là, sauf dans des petits chemins municipaux, des fois, on voit une ligne continue simple. Il n'y a rien d'autre chaque bord.

M. Elkas: Mais là tu ne peux pas dépasser...

M. Gauvin: M. le ministre, vous avez avantage à l'inviter avec vous plutôt que vous embarquer avec lui.

M. Elkas: C'est moi... Aïe! je n'embarque pas avec toi, en passant. Je n'embarquerai pas avec toi lorsqu'on va faire les visites.

La Présidente (Mme Bélanger): Commencez pas! Sam, commence pas!

M. Garon: Ce que vous venez d'expliquer, c'est plutôt trois, ce n'est pas une ligne continue simple, là. C'est une ligne double, formée d'une ligne discontinue et d'une ligne continue. D'ailleurs, moi, je vous demandais... parce qu'ils disent une ligne continue simple. Premièrement là...

Mme Bilodeau: Bon. C'est ça, c'est exacte-ment ça. Une ligne continue simple.

M. Garon: Il y en a rien qu'une.

M. Elkas: Oui.

Mme Bilodeau: Une ligne... ça, c'est le troisième paragraphe.

M. Garon: Oui, oui.

Mme Bilodeau: Une ligne discontinue et une ligne continue simple, puis vous avez la double

M. Elkas: Puis là, il y en a une qui va comme ça.

M. Garon: Je comprends tout ça. Ce n'est pas ça que je veux dire là. Votre ligne continue simple, quelle signification lui donnez-vous?

Mme Bilodeau: Exactement, si vous avez une chaussée à plusieurs voies, c'est ça hein?

M. Gauvin: À l'approche des carrefours...

Mme Bilodeau: Vous avez une chaussée à plusieurs voies; généralement, vous avez des pointillés, mais à l'approche des carrefours, comme on l'a expliqué tantôt, le député l'expliquait, près du boulevard Métropolitain là, on peut, à un moment donné, mettre des lignes continues simples pour empêcher le dépassement pour des raisons de sécurité, parce qu'on approche un carrefour ou une intersection. Une route pas assez large non plus.

M. Garon: Bien, c'est ça, dans les routes pas assez larges, on voit une ligne continue simple. Ça, ça interdit le dépassement totalement ça aussi?

Mme Bilodeau: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va va?

M. Garon: Alors, quand vous mettez une

ligne continue simple et une ligne continue double, si une ligne continue simple interdit le dépassement, vous dépensez de la peinture pour rien en mettant des lignes continues doubles.

Mme Bilodeau: C'est que..

La Présidente (Mme Bélanger): C'est deux sens.

Mme Bilodeau: C'est que ce n'est pas seulement en cas de dépassement. L'objet de la disposition, c'est d'empêcher de franchir une ligne continue, même si on ne dépasse pas. Je ne pense pas là...

M. Garon: Je comprends ça là. Ce que je veux dire, c'est que si vous donnez la même signification à une ligne continue simple et à une ligne continue double, qu'on n'a pas le droit de dépasser, alors à quoi sert d'utiliser des lignes continues doubles?

M. Elkas: Continues doubles, c'est comme ça...

M. Garon: Je comprends ça, je sais c'est quoi...

M. Elkas: Deux sens, deux sens.

M. Garon: Écoutez, une ligne continue simple, c'est deux sens aussi.

M. Elkas: Non, pas nécessairement.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, c'est un "one way"...

M. Elkas: Quand tu entres dans un tunnel...

M. Garon: Quand vous avez une ligne continue simple sur une route, vous avez une ligne tout le long de la route, qui sépare, simple, continue. Vous avez une ligne continue, les deux lignes continues doubles, mais il y a deux lignes qui sont continues doubles, hein? Si vous n'avez pas le droit de dépasser dans les deux cas, on met l'opposition dans les deux cas, donc vous n'avez plus besoin de lignes continues doubles. Ça veut dire la même chose toutes les deux.

M. Elkas: La ligne continue double, tu l'as seulement sur les routes qui sont assez larges, où tu ne peux pas dépasser d'un côté ou de l'autre.

M. Garon: Bien non! Vous ne comprenez pas.

M. Vézina: Mme la Présidente, je pense que le député de Lévis a tout à fait raison, c'est qu'une ligne continue double et une ligne con-

tinue simple, ça a exactement les mêmes effets.

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Les mêmes effets. Excepté que, quand vous êtes sur une route qui a deux lignes, allez-vous retourner à une ligne, à un moment donné, puis après ça reprendre avec deux lignes? Voyez-vous un peu ce que ça ferait?

M. Garon: On sauverait de la peinture!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous voulez faire des économies, vous avez une place pour en faire.

M. Vézina: Ça n'aurait pas de bon sens.

M. Garon: Et là vous auriez votre ligne continue simple avec une ligne discontinue aux endroits où vous voulez donner la permission de passer dans les côtés.

Mme Bilodeau: Ce qu'on m'indique aussi, c'est qu'il y a des chaussées qui ne sont pas suffisamment larges, justement, pour mettre les deux, et que c'est plus sécuritaire de mettre les deux, les deux lignes, de mettre un pointillé avec une continue ou une double continue...

M. Garon: Bon. Je comprends ce que vous voulez dire, c'est parce qu'on est habitué à ça, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, ça existe depuis longtemps.

M. Elkas: On veut éviter que les Américains nous appellent une "république de bananes".

M. Garon: On n'a pas de bananes, nous autres, c'est plus difficile.

M. Elkas: On va en importer.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 141 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 142.

M. Elkas: Il s'agit de prévoir que la disposition prohibant la vitesse et toute action susceptible de mettre en péril la vie et la sécurité des personnes ou la propriété s'applique non seulement sur les chemins publics, mais également sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à

circuler. Il est à noter que la vitesse ou l'action imprudente entraîne l'inscription de quatre points d'inaptitude.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Essentiellement, M. le député de Lévis, c'est le même genre de disposition que la disposition précédente pour les avertisseurs sonores de tout à l'heure. Cet article vise essentiellement à pénaliser pour des vitesses excessives qui seraient susceptibles de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété, etc. Donc, c'est pour permettre ça sur des chemins autres que des chemins publics.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 142 est adopté. J'appelle l'article 143.

M. Elkas: Cette disposition s'avère nécessaire vu les articles 299, 329 et plus particulièrement 628, où il est prévu l'ajout d'un alinéa - voir article 231 - permettant au ministre de remplacer une signalisation municipale de vitesse installée en vertu d'un règlement non approuvé. Deuxièmement, considérant l'abrogation de l'article 297, le mot "autoroutes" n'apparaît nulle part ailleurs, hormis au paragraphe 1° de l'article 328 et au paragraphe 7° de l'article 386, où il s'avère préférable de remplacer par l'expression "chemins à accès limité" utilisée dans le Code pour désigner une voie rapide ou une autoroute. Il s'agit d'une concordance avec la loi modifiant la Loi sur l'organisation territoriale municipale. Et, quatrième, voici une autre concordance avec la Loi modifiant la Loi sur l'organisation territoriale municipale ainsi qu'avec la modification apportée à l'article 329 du Code. Ce paragraphe entrera en vigueur à une date ultérieure pour permettre l'installation des panneaux de signalisation de vitesse 50 km/h sur les routes ou rues où il n'y en a pas.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 143 est adopté. J'appelle l'article 144.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 231 qui permet au ministre de remplacer une signalisation municipale installée en vertu d'un règlement non approuvé.

M. Garon: Ça, "d'un règlement non approuvé", ce n'est pas un règlement.

Mme Bilodeau: Je peux l'expliquer, c'est moi qui ai votre délégation de pouvoir là-dessus.

M. Elkas: Ah bon.

Mme Bilodeau: C'est qu'à l'article 627 du Code de la sécurité routière le ministre des Transports approuve des règlements municipaux, notamment les règlements municipaux sur la vitesse. Je peux vous dire que c'est moi-même qui les approuve, j'ai un pouvoir de délégation du ministre. Notamment la vitesse, la circulation des véhicules lourds, etc. On va voir, à l'article 628, qu'on peut... Le ministre des Transports pourra retirer une signalisation qui n'a pas été approuvée, qui est non conforme, qui n'a pas été approuvée. Alors, il s'agit ici d'une concordance avec le deuxième alinéa de l'article 628, on verra plus tard, qui vise le retrait de cette signalisation-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Sur quel critère vous basez-vous pour accepter ou non les règlements pour changer les... que veulent faire les municipalités? Moi, je pense, par exemple, à Saint-Henri, ils veulent faire changer ça parce qu'il y a eu des morts. Il y a eu des accidents, puis il y a eu des morts à la sortie du village. Il y en a eu encore, il y a quelques mois.
(18 h 15)

Mme Bilodeau: C'est un bon critère.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a eu un mort. C'est un bon critère pour changer la signalisation.

M. Garon: Oui, sauf qu'ils n'ont jamais voulu.

Mme Bilodeau: Les critères, ce sont des critères d'abord juridiques. C'est peut-être pour ça que la délégation est au contentieux. Il faut que ça soit en conformité avec le Code. Je ne sais pas, une zone de 90 km/h en milieu urbain, je ne pourrais pas approuver ça. O. K. Je vais vous donner un autre exemple: les zones scolaires. On dit, dans le Code, qu'à l'entrée et à la sortie des élèves la vitesse doit être réduite. Généralement, c'est une zone de 30 km/h. Bon. Alors, il y a une question de conformité avec le Code pour ne pas... En fait, des raisons d'uniformité, d'harmonisation sur le territoire du Québec, à l'échelle de la province. Il y a ça. Également, il y a des motifs de sécurité aussi. Nous travaillons en étroite collaboration avec les experts du ministère. Par exemple, si c'est sur la circulation des véhicules lourds, on va travailler avec les experts en circulation des véhicules lourds, en transport des matières dangereuses également.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 144 est adopté. J'appelle l'article 145. Il y a un amendement à l'article 145: Remplacer, dans la première ligne de l'article 145 de ce projet de loi, le nombre "90" par le nombre "70".

M. Garon: On avait eu un article 140 écrit à la main. Est-ce qu'on l'avait...

Mme Bilodeau: J'ai pu le faire dactylographier.

M. Garon: C'est l'article 140 ou...

Mme Bilodeau: C'est le même, M. Garon, c'est qu'on l'a fait dactylographier.

M. Garon: C'est parce que moi, c'était marqué "140" dessus le mien. C'était... L'article 140, vous ne l'avez pas présenté.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Mme Bilodeau: Oui, on l'a présenté tout à l'heure.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: L'article 140, on ne l'a pas eu.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, je l'ai présenté. L'article 325 de ce Code est modifié par la suppression, dans la première ligne du premier alinéa, des mots "à l'intérieur d'une cité ou d'une ville".

M. Garon: Je comprends ça, mais vous ne l'avez pas passé dactylographié.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, vous l'aviez déjà.

Mme Bilodeau: La circulation à droite.

M. Garon: On l'avait à la main.

Mme Bilodeau: Le dépassement par la droite.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 145, il y a un amendement.

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau: L'amendement a pour objet de remplacer le nombre 90, qui visait 90 kilomètres, par le nombre "70" km/h. Comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, il y a des représentations qui nous ont été faites suivant lesquelles une zone... de permettre la circulation en convoi, c'est-à-dire d'obliger, lors de la circulation en

convoi, un espace suffisant. C'était peut-être un peu téméraire dans la mesure où il serait, autrement dit, plus sécuritaire que, lorsque la vitesse maximale est de 70 km/h et plus, on oblige, lors de la circulation en convoi, à laisser un espace suffisant. Autrement dit, l'objet principal de l'article est toujours de s'harmoniser avec la Loi sur l'organisation territoriale municipale, et on remplaçait ça par "sur un chemin public où la vitesse maximale permise est de 90 km/h ou plus." On nous a fait des représentations, on a dit c'est **peut-être** aller un peu loin. Il serait peut-être souhaitable que, pour les chemins de 70 km/h et plus, on conserve la règle de la circulation en convoi, où on oblige à garder un espace suffisant entre les véhicules pour des raisons de sécurité. Autrement dit, en texte refondu, l'article se lirait: Sur un chemin public où la vitesse maximale permise est de 70 km/h ou **plus**, les conducteurs de véhicules routiers qui circulent en convoi doivent laisser entre eux un espace suffisant pour permettre à ceux qui les dépassent d'occuper sans danger l'espace intermédiaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: D'accord à 100 %, pour laisser une chance au monde de dépasser, et puis tout ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 145 tel qu'amendé est adopté. J'appelle l'article 146.

M. Elkas: L'article 337 fait double emploi avec l'article 336 et s'avère applicable difficilement. Son utilité se trouve encore davantage compromise par la suppression de la **notion** de circulation en dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Ici, nous avons un problème de contrôle, et c'est un article qui n'a jamais été appliqué, qui est inapplicable. Il est excessivement difficile d'exiger de la part des contrôleurs ou des agents de la paix de vérifier la masse nette déclarée, du certificat... Autrement dit, c'est de s'assurer que le véhicule qui suit un autre véhicule est de telle masse, qu'il y a une distance d'au moins 90 mètres entre eux. Autrement dit, l'article est inapplicable, il n'a jamais été appliqué. C'est pour ça qu'on l'abroge.

M. Garon: Vous avez raison: ça ne donne rien d'avoir des articles qu'on n'est pas capable d'appliquer. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 148 est adopté... l'article 146, pardon. J'appelle l'article 147.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 141 qui rapatrie l'interdiction de franchir les lignes de démarcation de voie dans les sous-sections comprenant les règles d'utilisation de voies de circulation.

Une voix: C'est de la concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Qu'est-ce que ça change? Ah! Vous l'abrogez.

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: Oui, il est ailleurs, hein?

Mme BHodeau: Oui, parce qu'il est ailleurs, et puis H est plus général ailleurs, comme on l'a vu tout à l'heure, et non pas seulement en cas de dépassement.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 147 est adopté. J'appelle l'article 148.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec les articles 141 à 147.

M. Garon: Hein? On va commencer à jouer à la maîtresse d'école, là.

Mme Bilodeau: L'article 141 qui ajoutait l'article 326. 1, sur le fait de franchir une ligne.

M. Garon: Qu'est-ce que vous changez au juste?

Mme Bilodeau: On fait simplement une concordance... attendez un petit peu... L'article 344...

M. Garon: Ah, oui!

Mme Bilodeau: C'est de la concordance, parce que maintenant l'article 343 est devenu l'article 326. 1. On a fait un réaménagement tout à l'heure.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 146 est adopté. L'article 148 est adopté. J'appelle l'article 149.

M. Elkas: La suppression de ces mots qui n'ajoutent rien à la norme contenue dans cet article aura pour effet d'alléger le texte. Le

comité de normalisation des signaux lumineux du ministère des Transports a rejeté ce type de feux de circulation, flèche verte clignotante, comme susceptible de créer de la confusion chez l'usager de la route. Les normes ministérielles de signalisation ne permettront donc pas d'installer de tels feux, de sorte qu'il s'avère nécessaire d'en retirer la mention dans l'article 364 pour éviter des problèmes d'interprétation.

Mme Bilodeau: Qu'elle soit clignotante ou non la flèche verte.

M. Elkas: La flèche reste, mais elle n'est plus clignotante.

Mme Bilodeau: C'est ça.

M. Garon: Oui, parce qu'il disait "clignotante ou non".

Mme Bilodeau: Ça n'ajoute rien, vous savez.

M. Garon: C'est inutile.

Mme Bilodeau: C'est pour ça qu'on fait la modification.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 149 est-il adopté?

M. Garon: Vous avez raison, c'est vraiment des mots inutiles. Qu'elle clignote ou qu'elle ne clignote pas... Celui qui a rédigé ça, dans le temps, il devait aimer ça des flèches clignotantes. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 150.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec les articles 141 et 147.

Mme Bilodeau: L'article 141 qui ajoutait l'article 326.1 et l'article 147 qui abrogeait l'article 343.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 150 est adopté. J'appelle l'article 151. M. le ministre.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à prévoir que les dispositions qui prohibent de laisser un enfant de moins de sept ans sans surveillance dans un véhicule routier ou de laisser sans surveillance un véhicule routier sans avoir préalablement enlevé la clé de contact et verrouillé les portières s'appliquent non seulement sur les chemins publics, mais également sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et d'autres terrains où le

public est autorisé à circuler. Ça, on l'a déjà dans les autres lois; là, on s'enlign sur les terrains publics.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 151 est adopté. J'appelle l'article 152. Il y a un amendement à l'article 152: premièrement, remplacer, dans la première ligne de l'article 384 du Code de la sécurité routière tel qu'édicte par l'article 152 de ce projet de loi, le mot "un" par les mots "la chaussée d'un"; deuxièmement, remplacer, dans la deuxième ligne de cet article 384, le nombre "90" par le nombre "70". Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: La première modification, la première partie de l'amendement permettrait de lire l'article comme suit: Nul ne peut immobiliser un véhicule routier sur la chaussée d'un chemin public où la vitesse maximale permise est de...

M. Garon: Oui, c'est mieux ça. C'est plus clair. Parce que "sur un chemin public", je me disais...

Mme Bilodeau: Et il y a "90" qui change pour "70".

M. Garon: Sur l'emprise, il n'y a pas de problème.

Mme Bilodeau: Bien, je vais l'expliquer rapidement. Si on baisse de 90 à 70, c'est vraiment encore pour des motifs de sécurité. Là, c'est du stationnement. Alors, il y a encore beaucoup de routes à 70 et à 80 km/h.

M. Garon: Alors, l'amendement est adopté et l'article 152, tel qu'amendé, est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 152 est adopté tel qu'amendé. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 h 30 s'il y a consentement des membres de la commission, si on veut avoir le temps de manger.

M. Garon: Je suis d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Garon: Oui. Là, on s'en va... Ils nous appellent pour quelque chose.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils nous appellent pour un vote.

(Suspension de la séance à 18 h 25)

(Reprise à 20 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): La commis-

sion de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Lors de la suspension des travaux, nous étions à l'article 153. M. le ministre.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 143.

M. Garon: Ah! oui! Sur quoi vous basez ça?

Mme Bilodeau: C'est qu'à l'article... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'est qu'à l'article 143 nous avons remplacé le mot "autoroutes" par les mots "chemins à accès limité" parce que c'est une expression. C'est un mot qu'on n'emploie plus dans le Code, ou presque pas.

M. Garon: Autoroute?

Mme Bilodeau: Oui. Exactement. On parle de chemin à accès limité.

M. Garon: C'est un genre de sens unique.

Mme Bilodeau: Pardon?

M. Garon: Une voie à accès limité, ça veut dire un sens unique.

Mme Bilodeau: Accès limité, c'est-à-dire qu'il y a des accès...

M. Garon: Oui. Un sens unique.

Mme Bilodeau: Comme vous le savez, il y a des sorties limitées.

M. Garon: Un sens unique; c'est parce qu'on peut se tromper, à ce moment-là. Une voie à accès limité, ça peut être un sens unique. Le monde n'embarque pas là-dedans parce que ça ne va nulle part. C'est pour ça que vous avez enlevé le mot "autoroute".

Mme Bilodeau: C'est parce qu'on l'employait seulement à un ou deux endroits et que, partout dans le Code, on retrouvait l'expression "chemin à accès limité" qui vise la même réalité.

M. Garon: O.K.

Mme Bilodeau: C'est ce qu'on a adopté à l'article 143. Donc, ici, c'est une concordance pour remplacer le mot "autoroute" par "chemin à accès limité".

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 153 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Concordance. J'appelle l'article 154.

M. Elkas: Cette modification vise à étendre les droits accordés aux personnes handicapées en matière de stationnement en faveur des personnes handicapées qui résident à l'extérieur du Québec. Elle vise également à autoriser des agents de la paix à remettre un billet d'infraction à quiconque stationne sans vignette ou sans plaque appropriée dans un espace de stationnement réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées, non seulement sur les chemins publics mais également sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler. Ça, c'est un gros besoin du fait que la police ne peut pas aller sur les lieux pour donner des billets d'infraction, surtout au niveau des centres d'achats.

M. Garon: Parce que les gens stationnent dans les stationnements réservés aux handicapés.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Là, ici, qu'est-ce que vous ajoutez? Seulement pour les étrangers? Pour les gens qui viennent ici?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: On ajoute deux choses. On l'élargit en dehors des chemins publics pour que ça puisse effectivement s'appliquer aussi, notamment, dans les centres commerciaux. Deuxièmement, on a introduit une clause qu'on appelle une clause miroir, c'est-à-dire qu'on reconnaît les vignettes qui viennent d'automobiles immatriculées à l'extérieur, comme c'est le cas un peu partout en Amérique du Nord. Effectivement, ils reconnaissent les vignettes que, nous, nous donnons aux handicapés.

M. Garon: Quand vous ajoutez "ou plaque" c'est parce que ce ne sont pas des vignettes; il y en a qui ont des plaques?

M. Vézina: C'est ça. Les États américains surtout. Ici, il n'y en a pas.

M. Garon: La Régie était réticente, je me rappelle, dans le temps, quand on avait fait défendre un peu la question des plaques ou des vignettes aux handicapés. Ça fait déjà une couple d'années. Maintenant, comment ça va?

M. Vézina: Maintenant, M. le député de Lévis, nous avons, comme je l'ai signalé auparavant, une vignette pour les handicapés, c'est-à-dire pour les handicapés qui conduisent des véhicules modifiés. On a vu qu'on a extensionné ça, par exemple, au...

M. Garon: Oui. Non, mais les espaces réservés, là?

M. Vézina: Les espaces réservés, nous n'avons aucune juridiction là-dessus. Ce sont les municipalités ou le privé.

M. Garon: Alors, vous, c'était la vignette. Marchez-vous toujours avec l'OPHQ?

M. Vézina: L'OPHQ donne des vignettes qui sont amovibles à l'handicapé lui-même, qui ne conduit pas. Par exemple, à la famille qui a un véhicule qui embarque des handicapés. Nous, nous donnons une vignette pour la plaque des véhicules qui ont été modifiés et qui sont conduits par des handicapés. Alors, les deux sont complémentaires.

M. Garon: Est-ce que ça va bien?

M. Vézina: Ça va très bien. Je pense qu'il n'y a pas de problème. Enfin, on a réglé ce problème-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 154?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. J'appelle l'article 155.

M. Elkas: Cette modification a pour but de prévoir que nul ne peut abandonner un véhicule routier, non seulement sur un chemin public mais également sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur un terrain de centre commercial ou autre terrain où le public est autorisé à circuler.

M. Garon: Vous parlez d'abandonner; quelle est la signification du mot "abandonner" ici? Est-ce que vous voulez dire que les gens abandonnent leur automobile plutôt que de l'envoyer à la "scrap"?

M. Gélinas: Le laissent là ou, simplement, des fois, ça peut être par simple négligence, ils vont le laisser comme ça.

Une voix: En l'absence du propriétaire?

M. Gélinas: En l'absence du propriétaire.

M. Garon: Comment, en l'absence du

propriétaire?

M. Gélinas: C'est-à-dire qu'il n'y a personne qui réclame l'auto et l'auto est laissée là. Elle peut être laissée là plusieurs jours.

M. Garon: Pour moi, il serait mieux de la vendre pour la ferraille; au moins, il aurait un petit montant d'argent.

M. Gélinas: Encore là, ça n'appartient pas, comme tel, à la police non plus.

M. Garon: Non, je comprends.

M. Gélinas: Les articles 391 à 394 traitent des véhicules abandonnés. C'est une série d'articles qui traitent de ce phénomène.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'il veut dire, là.

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

M. Garon: Vous ne parlez pas des cas de panne?

M. Gélinas: Non, non.

M. Garon: Vous parlez d'une automobile qui est abandonnée.

M. Gélinas: Oui, qui est abandonnée depuis un certain temps.

M. Gauvin: M. le député de Lévis, le tronçon de l'autoroute...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Le tronçon de l'autoroute 20 entre Rivière-du-Loup et Lévis, pour avoir parlé avec la Sûreté du Québec de Montmagny à plusieurs occasions, je sais que c'est très fréquent qu'elle retrouve des véhicules abandonnés sur le bord de l'autoroute 20, enregistrés en Nouvelle-Écosse ou au Nouveau-Brunswick. C'est des gens qui ont une auto de peu de valeur, ils vont en direction de Toronto ou peu importe, ils ont un problème mécanique, abandonnent l'auto là et ils partent. Ça fait trois, quatre jours qu'elle est là; on cherche le propriétaire. En fait, ça, c'est un cas évident d'auto abandonnée.

Une voix: Très évident.

M. Garon: C'est bien curieux. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 155 est adopté. J'appelle l'article 156.

M. Elkas: Cette modification vise à établir

qu'un agent de la paix est autorisé à faire déplacer et remiser au plus proche endroit convenable, aux frais de son propriétaire, un véhicule abandonné sur un chemin public, un chemin privé ouvert à la circulation des véhicules routiers ainsi que sur un terrain d'un centre commercial ou autre terrain où le public est autorisé à circuler.

M. Gélinas: Il s'agit d'une mesure de concordance avec ce qu'on vient d'introduire à l'article 391.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté?

M. Garon: Là, il ne faut pas qu'ils dépendent trop d'argent et que ça coûte plus cher. S'ils ne retrouvent pas le propriétaire, ça ne donne rien. Ils sont obligés de l'envoyer à...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils l'envoient à la ferraille.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Ils l'envoient à la ferraille.

M. Gélinas: C'est parce que, lorsque les policiers prennent possession de l'auto, ils ne le savent pas si une personne va la réclamer ou non; ils ne peuvent pas, comme tel, s'en débarrasser.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 156 est adopté. J'appelle l'article 157.

M. Elkas: Cette modification vise...

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Gélinas: Il y a un amendement à l'article 157.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah oui. Alors, il y a un amendement à l'article 157: Remplacer l'article 157 par le suivant: 157. L'article 394 de ce Code est remplacé par le suivant: "394. Les articles 391 à 393 s'appliquent également aux véhicules routiers abandonnés sur un chemin privé ou un terrain privé, où le public n'est pas autorisé à circuler, lorsque le propriétaire de ce chemin ou de ce terrain en demande le déplacement à un agent de la paix."

M. Gélinas: L'article, tel que rédigé dans le projet de loi, ne couvre pas le véhicule routier qui est abandonné sur un chemin privé qui n'est pas ouvert à la circulation publique des véhicules. Ce cas, à notre avis, devrait être assimilé à celui du véhicule abandonné sur un terrain privé

et nécessiter que l'agent de la paix n'intervienne qu'à la demande du propriétaire. Encore là, c'est une mesure de gros bon sens, jusqu'à un certain point.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Un instant. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 157, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 158.

Ceinture de sécurité

M. Elkas: Présentement, le Code rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour tous les occupants d'un véhicule routier, à l'exception du titulaire d'un certificat médical d'exemption. Cependant, il y a lieu, à la suite de consultations auprès des différents corps professionnels de la santé, d'abolir cette forme d'exemption puisqu'une revue exhaustive de la documentation médicale ne révèle aucune raison pouvant en justifier la nécessité. De plus, plusieurs de ces certificats médicaux délivrés évoquent des motifs réfutés par la documentation du milieu médical. Il est à noter que les certificats d'exemption médicale délivrés avant le 15 novembre 1990 continueront à être valides jusqu'au dernier jour des deux années suivantes; voir la date de délivrance à l'article 657 du projet de loi.

M. Garon: Bon. On tombe dans un article "touchy", là.

M. Vézina: Mme la Présidente, est-ce que vous permettez que je puisse aborder ce dossier-là de façon un peu plus historique...

M. Garon: Oui.

M. Vézina: ...pour voir un peu comment on a traité ce dossier, pourquoi on arrive à ces conclusions-là, et me permettre de déposer des documents à ce sujet?

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Alors, on pourrait rappeler...

M. Garon: On va discuter un peu de cet article-là, mais...

M. Vézina: On pourrait rappeler que...

M. Garon: On a eu beaucoup de représenta-

tions et on...

M. Vézina: On pourrait rappeler d'abord, M. le député de Lévis, que jusqu'à 1987 les exemptions médicales étaient données sur un bout de papier par n'importe quel médecin, directement, et les policiers faisaient juste contrôler si, effectivement, ce papier existait. Donc, aucune forme particulière pour ce papier-là. On a introduit en 1986, donc en opération à partir de 1987, une formule qui permettait au médecin d'autoriser le non-port de la ceinture pour des raisons médicales et sur une période de deux ans; donc pas comme autrefois, avec un bout de papier, d'une part, et, d'autre part, avec une limite de temps; parce que c'était permanent autrefois.

Depuis l'introduction du Code de la sécurité routière en 1987, le nombre de certificats reçus mensuellement a littéralement quadruplé. En juin 1987 on avait 897 certificats; en juillet 1987, on est montés à 3559. Au moment où on se parle, il y a 30 000 certificats d'exemption médicale. Autrement dit, c'est devenu d'une grande facilité d'avoir une exemption médicale. Je pense que les médecins, certains médecins, je ne dirais pas tous les médecins, loin de là, mais certains médecins s'en font une spécialité; si vous en demandez un, ils vous en donnent un, point. Et même, on s'est rendu compte que, maintenant, ça se fait a posteriori. Un policier arrête quelqu'un pour non-port de la ceinture puis il va se chercher, par après, un certificat médical qui est signé antérieurement.

Ce qu'on a fait, à la fin de l'année passée et au début de l'année, c'est de voir un peu ce qui se faisait dans le monde par rapport aux exemptions médicales, ce qu'on a appelé d'abord le tour de la littérature médicale sur le port de la ceinture, pour s'apercevoir que, à peu près unanimement dans le monde, les fédérations de médecins ou les organismes de recherche en médecine statuaient qu'ils ne voyaient aucune raison médicale permettant de justifier une exemption médicale pour le port de la ceinture. Alors, on a recueilli ça dans un document, toute la littérature, et nous l'avons envoyée à chacune des fédérations de médecins ou associations de médecins du Québec.

Mme la Présidente, j'aimerais qu'on puisse déposer les lettres des fédérations qui nous sont parvenues à la suite de la consultation de ce dossier que nous avons préparé et à la suite, aussi, de consultations qu'eux-mêmes ont entreprises dans leur corporation. Les documents sont préparés. Il y a trois lettres et, si vous me le permettez, Mme la Présidente, je pense que le sujet est tellement important qu'on devrait peut-être relire rapidement ces trois lettres-là, qui viennent de la Corporation professionnelle des médecins du Québec, de la Fédération des médecins omnipraticiens du Québec et, la dernière, de la Fédération des médecins spécialistes

du Québec. Je vais attendre que les députés aient copie de ces lettres-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Nous acceptons le dépôt, M. Vézina. La commission accepte le dépôt de...

(21 heures)

M. Vézina: Est-ce que vous me permettez de faire la lecture, rapidement, de ces trois lettres-là?

Bon. Alors, la première, M. le député de Lévis. La Corporation professionnelle des médecins, signée par Jacques Brière. Ça m'est adressé.

"A sa réunion du 1er mars 1990, le comité administratif de la Corporation professionnelle des médecins du Québec a pris connaissance de votre lettre du 8 février de même que du document en provenance de la Régie de l'assurance automobile du Québec faisant état de la situation des exemptions médicales du port de la ceinture de sécurité au Québec.

"Après discussion, le comité administratif en est venu à la conclusion que la littérature médicale ne mentionne aucune condition médicale où le port de la ceinture de sécurité pourrait causer davantage de blessures en cas d'accident que l'absence de port de la ceinture de sécurité.

"Le comité administratif est donc d'avis que les dispositions du Code de la sécurité routière permettant des exemptions médicales au port de la ceinture de sécurité devraient être supprimées.

"Nous vous prions d'accepter, M. le président", etc.

Donc, je pense que c'est sans restriction. C'est très clair et c'est après examen, à partir de leur comité administratif.

La deuxième vient de la Fédération des médecins omnipraticiens du Québec. Objet: Exemption médicale du port de la ceinture.

"J'accuse réception de votre lettre du 8 février et du document y annexé faisant état de la situation quant aux exemptions médicales du port de la ceinture de sécurité au Québec.

"Comme je vous l'ai mentionné lors de notre rencontre, j'ai soumis l'ensemble du dossier aux membres du bureau de la Fédération à leur réunion de février. Les membres du bureau sont d'accord sur le fait qu'il n'y a aucune raison médicale valable pour justifier l'exemption du port de la ceinture de sécurité. Ils m'ont d'ailleurs mandaté pour vous faire part de cette conclusion.

"La Fédération des médecins omnipraticiens du Québec recommande donc à la Régie de l'assurance automobile du Québec de présenter au gouvernement des recommandations en vue d'éliminer les exemptions médicales du port de la ceinture de sécurité.

"De plus, la Fédération est prête à diffuser ce message auprès de ses 7000 membres par l'entremise, en particulier, de notre revue "Les médecins du Québec" ou par tout autre moyen jugé approprié."

Là aussi, je pense, Mme la Présidente, c'est clair, ça ne souffre aucune exception et, encore une fois, c'est la Fédération des médecins omnipraticiens; pas seulement son président, mais aussi le bureau.

La troisième, c'est de la Fédération des médecins spécialistes du Québec. Elle est signée par Paul Desjardins.

"Je donne suite à votre lettre du 8 février concernant le sujet en rubrique et m'excuse du délai à vous répondre mais j'ai dû consulter nos associations affiliées avant de vous faire parvenir notre position officielle.

"Je vous confirme que la Fédération partage le point de vue de la Régie de l'assurance automobile concernant le port obligatoire de la ceinture."

Restriction dans ce cas-là. "La seule exemption médicale serait dans le cas d'hyperesthésie à la suite d'une chirurgie thoracique. Je vous note qu'il s'agit là d'une complication dont la fréquence est fort limitée."

De fait, la seule fois qu'on a vu des exemptions, c'est précisément là et, par la suite, nous avons rencontré le Dr Desjardins et quelques membres de son exécutif pour en discuter. On en est venu à la conclusion que, même là, il était préférable de porter la ceinture de sécurité puisqu'il existe - la durée n'est pas longue, c'est un mois ou deux mois après l'opération - sur le marché un adaptateur pour rendre le port de la ceinture possible, même dans ce cas-là. Même la Fédération des médecins spécialistes qui voyait peut-être un petit point d'interrogation sur un cas très précis et fort limité ne voit plus aucune objection à ça.

À partir de cette documentation-là et à partir un peu de ce qui s'est fait dans le monde, nous avons recommandé effectivement au gouvernement d'enlever les exemptions médicales puisque c'était devenu, d'ailleurs, absolument incontrôlable. Et depuis, je pense, ça a fait l'objet d'informations auprès des médecins et je pense que, du côté médical, il n'y a plus aucune restriction à ce qu'on supprime ces exemptions médicales.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le député de Montmagny-L'Islet. Si vous me permettez, j'aimerais poser une question à M. Vézina. C'est que moi, dans mon comté, j'ai une personne qui a été brûlée au troisième degré, qui a eu des greffes de peau sur le corps et elle n'est capable d'endurer rien d'autre qu'une robe "loose" sur le dos et elle n'est pas capable de mettre la ceinture. Ça, c'est évident. Dès qu'elle a quelque chose qui appuie... Je m'excuse, mais elle ne peut même pas porter de brassière parce qu'elle n'est pas capable. Rien de serré. C'est juste quelque chose de très ample sur son corps. Alors, est-ce qu'elle peut avoir une exemption, malgré qu'on enlève ça dans la loi?

M. Vézina: Oui, en fait, je pense que ces cas-là ont été soulevés à plusieurs reprises. Effectivement, la ceinture peut se porter très relâchée et les nouvelles ceintures sur les voitures, d'ailleurs, elles prennent juste quand vous freinez. Elles viennent serrer juste quand vous freinez, non pas avant. C'est complètement lâche, totalement lâche. Alors, ça ne touche même pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, elle n'aura pas d'exemption.

M. Vézina: Absolument pas. Personne. **Sembie-t-il** qu'il n'y a aucune raison médicale - encore une fois, j'ai lu, bien lu - qui justifierait une exemption du port de la ceinture. C'est à ça qu'on arrive comme conclusion. Les lettres, je pense, sont très, très claires.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. Moi, ma question s'adresse au ministre comme député représentant des électeurs de mon comté. Je vous demande, M. le ministre, de prendre quelques minutes pour comprendre cet article-là, l'implication que ça peut avoir. On part de la possibilité d'avoir une exemption à partir de la signature d'un médecin et on tombe à rien du tout. Le cas qu'a soulevé Mme la Présidente, là, on pourrait vous en démontrer dans chacun de nos comtés, des cas très particuliers.

Moi, je dis qu'on devrait laisser une ouverture, ne serait-ce qu'une signature d'un spécialiste dans des cas particuliers, pour des **périodes** ne serait-ce que temporaires, d'une part. Moi, je contredis un peu l'argumentation que M. Vézina vient d'amener sur les nouvelles ceintures. On a tous des nouvelles automobiles. Avec les anciennes, on avait l'habitude de les bloquer quelque part et elles étaient assez lâches pour nous autres mais les nouvelles automobiles, elles, ont toujours une tension. On ne peut plus les bloquer, à ce que je sache. Je n'ai pas vérifié toutes les automobiles mais peu importe, là.

Moi, je vous dis, M. le ministre, sur le plan politique, comme représentant des électeurs - je ne suis pas seul, on est **125** au Québec - prenons quelques minutes pour réfléchir à savoir s'il ne devrait pas y avoir, dans la loi, la possibilité d'avoir un spécialiste qui viendrait ou qui aurait le pouvoir d'exempter certains citoyens dans des cas particuliers. Je ne sais pas comment on pourrait l'inscrire dans la loi, "cas particuliers"; je sais qu'une loi est faite pour être comprise et applicable assez facilement mais j'aimerais avoir votre réflexion là-dessus, M. le ministre. Nous, on représente les électeurs, les citoyens.

Une voix: Médecins ou spécialistes?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Est-ce que M. Vézina pourrait répondre? Et il a deux commentaires à faire.

M. Vézina: Je ne voudrais pas répondre mais ajouter peut-être deux informations additionnelles. D'abord, il y aurait la suppression de l'exemption médicale actuelle qui s'opérerait quand même avec une transition de deux ans puisque les certificats sont déjà émis; ils ne seraient pas renouvelés mais ils s'éteindraient avec la période. Donc, il y a une certaine période de transition. Bien sûr, ça me paraît important qu'il y ait beaucoup de diffusion d'information par rapport à ça parce que, effectivement, il y a des gens qui ont pris l'habitude de ne pas s'attacher et qui pensent que, physiquement, ils ne sont pas capables de le faire. Je pense qu'il faut de l'information.

La deuxième remarque, c'est que lorsque vous parlez des ceintures qui sont tendues, il se vend des dispositifs très bon marché, de moins de 1 \$, qui bloquent la ceinture. Ceci peut faire effectivement qu'elle soit complètement lâche et qu'elle ne **touche** même pas l'individu; elle va se bloquer quand vous allez freiner. D'ailleurs, ce n'est pas bon d'avoir une ceinture très tendue sur vous; il ne faut pas que la ceinture vous empêche de bouger, il faut qu'elle vous secoure seulement si vous deviez arrêter brusquement. Alors, je voulais donner ces deux informations additionnelles. Je pense que c'est important.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Deux-Montagnes.

M. Bergeron: Enfin, voici, Mme la Présidente. M. Vézina, tout à l'heure, a souligné qu'il y en avait 30 000 ou 32 000 et que c'était la plaine d'**Égypte**. C'est 30 000 au lieu de 32 000, est-ce cela? 30 000. Mais je pense qu'il reste un côté humanitaire des choses où ça pourrait peut-être aller à 100 ou 150 personnes dans la province de Québec, ce qui est loin de ce qui existe actuellement. Il y a des gens qui sont tellement traumatisés ou qui sont tellement handicapés que, peut-être qu'avec la permission bien spécifique d'un médecin, d'un spécialiste, etc., si on laissait une petite porte, au point de vue humanitaire, Mme la Présidente; passer de 32 000 pour descendre peut-être à 100, 150, 200 ou 300 dans les cas extrêmes, je pense que ce serait montrer un signe... Le cas de votre citoyenne, que vous avez mentionné tout à l'heure...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Saint-Jean?

M. Charbonneau: Oui, j'aimerais juste, Mme la Présidente, ramener l'exemple que vous avez apporté tantôt. Dans des cas semblables, qui semblent vraiment des cas d'exception, pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas doubler, à ce moment-là, l'attestation médicale par le spécialiste en question? Je pars de l'exemple que vous avez apporté et je me dis: Bon. O.K. C'est vraiment des cas spéciaux, alors je me dis: Le spécialiste pourrait venir confirmer officiellement l'attestation médicale du médecin de famille. À ce moment-là, on aurait quand même cette avenue-là qui retouche ce que le député de Deux-Montagnes disait tantôt.

La Présidente (Mme Bélanger): Qui ne serait pas un certificat médical donné sur le coin de la table?

M. Charbonneau: J'ai l'impression que non; ce serait beaucoup plus restrictif.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. M. le député de Rousseau?

M. Thérien: Ma réflexion, c'est qu'on part de trop à pas du tout. C'est quand même un bon pas, là, il y en avait... Moi, je pense que dans toute loi il y a quelques exceptions. Si on ne met pas de clause d'exception, je pense qu'il faudrait donner un pouvoir discrétionnaire au ministre dans la loi, avec des exigences de spécialistes ou autres, comme dans bien des lois. Mais c'est sûr que...

M. Bergeron: C'est donner du trouble au ministre.

M. Thérien: Oui. Mais c'est sûr que...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Pourquoi donner cette responsabilité au ministre? Moi, je ne suis pas d'accord avec vous, M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Mais, moi, je disais: Si on ne mettait pas de clause d'exception; parce que là on part de 32 000 à 0. Le pas, il est très grand, le pas.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis?

M. Garon: J'aimerais ça entendre le ministre réagir par rapport à la proposition du député de Rousseau.

M. Elkas: Non, moi, je vais être bien franc avec vous. J'ai été tellement impressionné par la façon dont les Québécois ont réagi au port de la ceinture, en étant les plus réticents pour le port et en étant les premiers au rang du port dans l'Amérique du Nord, les premiers. Des fois, on

tombe au deuxième ou au troisième rang, mais c'est encore assez impressionnant. On nous a démontré clairement le nombre de vies qu'on peut sauver année après année avec le fait qu'on impose. Et avec raison parce qu'on a la population québécoise à coeur; ces gens-là, on doit les protéger. On doit les protéger contre eux.

Mais quand je suis venu ici avec ce projet de loi, je suis venu ici parce que les commissions sont pour une chose: Ecouter les gens, peut-être des propositions. S'il n'y avait pas les choses qui peuvent être suggérées par les gens qui siègent autour de cette table, là on pourrait se fermer les oreilles, aller faire la clôture du projet et oublier ce qui est discuté. Ce n'est pas mon style. C'est un des articles qui me préoccupent énormément et j'aimerais entendre l'ensemble des gens qui siègent à cette table, savoir leur façon de penser aussi, avant que je puisse vous recommander quelque chose. Je suis ouvert à des recommandations et si le député de Lévis veut céder à un autre avant qu'il prenne la parole... Mais j'aimerais écouter les opinions des gens.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis ou M. le député de Deux-Montagnes... Un instant, il y a alternance; je pense qu'on a abusé un peu. M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez donner votre opinion avant?

M. Garon: Non, j'écoute.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Deux-Montagnes?

M. Bergeron: Oui, merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 15 secondes; ce n'est pas important, c'est l'alternance.

M. Bergeron: Alors, 15 secondes, comptez-les à part ça, Mme la Présidente. Pour revenir à votre citoyenne, M. Vézina a dit qu'avec le modernisme qu'on a... Il y a tout, il n'y a rien. Mais mettez-vous du point de vue psychologique de la patiente; c'est tout ce que je voulais ajouter. Le côté psychologique de la pauvre femme qui n'est pas serrée dans son auto mais qui va craindre à n'importe quel moment que ça fasse ça, et qui ne peut rien endurer sur son corps. C'est un côté psychologique, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça, parce qu'en fait c'est une robe-tente qu'elle porte; elle ne peut pas porter autre chose.
(21 h 15)

M. Garon: Pourquoi pensez-vous que seulement la femme peut...

M. Bergeron: Bien, elle donnait le cas de la dame...

M. Garon: Ah, vous voudriez que j'aille toucher au cas de la dame.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Moi aussi, j'ai eu des téléphones de personnes. Une personne infirme, par exemple, qui a appelé à mon bureau; apparemment, elle a le droit de conduire mais elle ne peut pas bouger ses mains. Elle n'est pas capable d'aller chercher la ceinture. Elle ne serait pas capable de la mettre elle-même parce qu'il faut aller la chercher en l'air et ses mains ne lèvent pas aussi haut que ça. Elle serait capable de la porter si elle était capable de la mettre mais elle n'est pas capable de la mettre. Alors qu'elle est capable d'embarquer dans son automobile et de conduire son automobile, elle n'est pas capable de lever ses bras pour mettre la ceinture. Alors, possiblement qu'elle n'est pas capable de se détacher non plus parce qu'elle est handicapée depuis sa naissance et qu'elle n'est pas capable d'avoir accès à la ceinture.

On m'a dit qu'en 1988 elle avait un papier de dérogation de son médecin, non renouvelable, par oubli. Elle a été arrêtée par un policier et celui-ci lui a conseillé de retourner voir son médecin et le médecin lui a dit qu'il ne donnait plus de dérogation. Alors, elle dit qu'elle n'est pas capable d'aller chercher sa ceinture. Je ne sais pas... Je n'étais pas là. Il ne s'en donnait plus. Il ne faisait plus ces dérogations-là. Possiblement que les groupes de médecins qui vous ont écrit ont peut-être envoyé une note au médecin. Je ne sais pas, là.

Moi, c'est par tempérament que je dis: Les règles totalement absolues... Par ailleurs, M. le ministre, vous devez trancher. Moi, je pense bien que le député de Rousseau est jeune et qu'il a eu une proposition hâtive, de bon coeur, mais le ministre aurait combien de demandes par année? Il serait à temps plein là-dessus. C'est lui qui tranche. Il ne délègue pas à quelqu'un d'autre. S'il y avait un moyen terme - là, je ne sais pas ce que ça représente - c'est peut-être, à ce moment-là, que la Régie ait le pouvoir de trancher dans des cas. Quel est le pouvoir de trancher? Ce n'est pas seulement un billet de médecin, comme vous dites, qui l'a signé un peu légèrement, facilement, pour son client; mais que la Régie ait le pouvoir de trancher parce qu'elle aurait une équipe médicale.

Mais, là, je comprends. Quand on dit: C'est un médecin, c'est automatique, 30 000 cas, c'est vite réglé. Mais si vous avez 30 000 cas qui vont devant la Régie, **administrativement**, c'est lourd aussi. Alors, je ne sais pas de quelle façon ça peut être rédigé pour leur permettre certains cas vraiment exceptionnels; pas des cas de **caprice** mais des cas vraiment exceptionnels.

A mon avis, le plus simple serait sans doute, à ce moment-là, de la même façon dont

en parlait la Régie concernant les numéros d'immatriculation, qu'à un moment donné, si quelqu'un n'a pas de numéro sur son moteur, la Régie se rend compte qu'il n'a pas de numéro et dise: On va vous en donner un si vous n'en avez pas. Est-ce que la Régie... Je ne voudrais pas avoir l'air de quelqu'un qui dise à la Régie de jouer à la mère avec tout le monde, mais est-ce que la Régie, à ce moment-là, avec un comité médical, ne serait pas la mieux placée pour vérifier les cas exceptionnels? Maintenant, les cas exceptionnels, est-ce que ça veut dire que tout le monde fait une demande à la Régie? C'est plus lourd administrativement. Ou bien est-ce que, avant d'ouvrir un dossier à la Régie, il y a une procédure qui devrait être-

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je ne pense pas qu'on puisse demander à nos commettants dans notre comité, de se soumettre aux dédales administratifs de la Régie pour un permis spécifique.

M. Garon: Non, ce n'est pas un permis, là, c'est le port de la ceinture.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. C'est le permis de porter ou de ne pas porter la ceinture.

M. Garon: Une dérogation.

La Présidente (Mme Bélanger): Une dérogation au port de la ceinture.

M. Garon: De la même façon que sur un permis il peut y avoir une **restriction**.

La Présidente (Mme Bélanger): Si on dit ça, vous allez faire application à la Régie...

M. Garon: De la même façon, par exemple, qu'il y a des licences qui disent que tu dois porter des lunettes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas pareil, ça.

M. Garon: Il y a des choses sur le permis. Il peut y avoir une **exemption**.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina, pouvez-vous réagir là-dessus? M. le ministre.

M. Elkas: Je vous écoute et j'écoute les députés autour de la table. Le problème qu'on a, c'est qu'on demande au comité médical ou à la Société de l'assurance automobile de juger. J'ai un peu de problèmes. Vous avez dit que plusieurs feraient la demande; ça devient un peu difficile à gérer. Il me semble qu'on pourrait, sur la recommandation d'un spécialiste et si le spécialiste en fait la demande au comité médical. Là,

je me demande si le comité médical, lui, pourrait... Est-ce qu'il y a des normes? Est-ce que je peux vous demander s'il y a des normes établies?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Je pense, M. le ministre, que vous avez en plein la voie qui pourrait nous sortir, effectivement, de l'absolu. M. le député de Lévis, vous vous rappelez, dans les articles qui ont précédé, on a changé, à un moment donné, le mot "absolument" par "essentiellement incompatible avec". Effectivement, notre comité médical doit se prononcer, par exemple, sur la possibilité pour un individu qui a eu un trouble de la vue de conduire une voiture ou la possibilité pour un individu qui a l'épilepsie de conduire, et dans quelles conditions, etc. Alors, ce comité médical existe déjà dans la loi.

L'idée, effectivement, ça pourrait être comme le ministre l'a indiqué. Le certificat médical dispensant du port de la ceinture est délivré par le comité consultatif médical et optométrique sur recommandation d'un médecin spécialiste qui a examiné la personne qui demande un certificat médical. Autrement dit, la règle, c'est qu'il n'y aurait pas d'exemption médicale sauf pour de rares exceptions qui vont devant le comité. C'est la même chose qu'on avait vue en disant: Telle règle pour la vue, c'est non, il n'y a pas d'exception; sauf qu'il y a des gens qui ont une possibilité de se faire entendre.

M. Garon: Ça n'est pas prouvé.

M. Vézina: Là, nécessairement, s'il arrivait que le comité refuse, bien, il y a toujours un recours devant la CAS ou devant les tribunaux civils.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Juste une petite remarque. Je trouve ça très bon pour nous sortir de l'impasse mais votre même comité médical vous avait déjà recommandé une règle absolue.

M. Vézina: Non, ce n'était pas le comité médical.

M. Thérien: Non? Ah bon! O.K. C'est pour qu'on ne se retrouve pas avec des demandes et qu'il n'y en ait pas du tout.

M. Elkas: Pourrais-je avoir, assez vite, l'opinion sur la recommandation qu'on vient de soumettre? Je ne sais pas, les choses...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny.

M. Elkas: Lisez-le donc.

M. Vézina: C'est: "Le certificat dispensant du port de la ceinture de sécurité est délivré par le comité consultatif médical et optométrique sur recommandation d'un médecin spécialiste qui a examiné la personne et qui demande un certificat médical." Écoutez, on peut le retravailler, c'est un premier jet...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Vézina: ...qui remplacerait l'article 398 qui est là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce serait bien, ça. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Bien, je voulais tout simplement ajouter que je pense qu'on vient de trouver une formule qui pourrait devenir acceptable. On a parlé d'un cas qui nous a été présenté par Mme la présidente mais j'en ai un à l'esprit, dans mon comté, où la personne ne pourra jamais porter la ceinture à moins de s'asseoir le dos en avant dans l'auto. Je pourrais vous décrire tout ça, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la même chose pour moi, c'est le même cas.

M. Gauvin: ...c'est très mécanique, l'affaire. C'est qu'il a eu un cancer de l'oesophage...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

M. Gauvin: ...et on lui a installé un tube artificiel qui s'en va dans l'estomac. Là, il est habillé... En tout cas, on n'ira pas dans les détails. C'est à voir, et cette personne-là ne la porte pas. Je le sais parce que c'est quelqu'un que je vois assez souvent. En fait, ceci dit, M. le ministre nous fait une proposition à la condition que le comité médical de la Régie... Que, dans la loi, il soit clairement indiqué qu'il a le pouvoir et qu'il y a une ouverture. Ce n'est pas d'aller s'écraser les doigts dans la porte au bureau du comité médical, là, comme on dit en bon Québécois, d'aller se cogner le nez pour rien non plus. Il faut que ce soit clair. Je ne sais pas comment ce serait rédigé.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: D'ailleurs, Mme la Présidente, je pense que ce comité médical, d'abord, n'est pas là pour dire non. Il est là pour examiner les causes. Je pense qu'il a une très bonne réputation mais, en même temps, dans des cas particuliers, comme vous le mentionnez, M. le député de Montmagny-L'Islet, il pourrait aussi trouver un moyen pour cette personne-là d'être plus confortable en automobile sans pour autant l'obliger à s'attacher de façon conventionnelle. Vous savez, il y a aussi une éducation du monde

à faire. Par exemple, les femmes enceintes pensaient qu'il ne fallait pas s'attacher dans une voiture. C'est le meilleur moyen de perdre un bébé à la moindre petite collision; on le sait maintenant. Il y a peut-être aussi une éducation qu'on va pouvoir entraîner et trouver des moyens d'adapter des **ceintures** qui ne sont pas conventionnelles, qui s'adaptent à des situations particulières.

La Présidente (Mme Bélanger): Une dernière intervention avant une petite suspension d'une demi-heure. M. le député de Lévis, si vous nous le permettez, c'est que... Bon. Je vais vous expliquer. C'est qu'il y a quand même le... c'est la soirée des députés, autant ministériels que de l'Opposition, et il y a un "bien cuit"... pas un "bien cuit", un "Bye Bye 90". C'est ça, il y a un "Bye Bye 90" à notre soirée, où le ministre des Transports a sa petite caricature avec ses Mohawks. Il ne faudrait pas qu'il manque ça. Alors là, je vais prendre...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Nous, on ne veut pas que M. le ministre manque ça.

Une voix: Les députés ne veulent pas qu'il le manque.

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, M. le ministre, j'aimerais vous faire savoir que, si la présidente décide de suspendre, il n'y a personne qui peut contrevenir à ça.

M. Garon: Ah! vous avez un ordre de la Chambre?

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: Vous avez un ordre de la Chambre?

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, par contre, la présidente a le droit de suspendre à n'importe quel moment.

M. Garon: C'est à quelle heure, l'affaire?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'heure, là. Alors, pour une demi-heure à peu près. Il ne faudrait surtout pas que le ministre manque ce "Bye Bye 90". J'aurais quasiment envie, M. le député de Lévis, de vous inviter à ce "Bye Bye".

M. Garon: Je ne peux pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne pouvez pas?

M. Garon: Je ne voudrais pas tomber dans le "Bye Bye" moi-même.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, vous n'êtes pas là, je vous le jure.

M. Gauvin: Il faudrait comprendre que ça pourrait être très formateur pour les députés, finalement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si vous voulez bien, la commission suspend ses travaux pour quelques instants, une demi-heure à peu près.

(Suspension de la séance à 21 h 27)

(Reprise à 21 h 28)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux pour quelques instants.

M. Garon: Je pense que ce que dit le président, c'est qu'il y aurait peut-être possibilité de développer des appareils à ajuster pour des cas physiques. Mais, en tout cas, il peut y avoir quelques exceptions, et tout ça. Je pense à un autre genre de cas qui n'est pas un cas physique, qui est un cas psychologique. C'est difficile de se placer à la place des gens. Mais ceux qui souffrent de claustrophobie... Je connais des gens qui ne prennent pas l'ascenseur. Ils montent les escaliers à pied et j'imagine, quand je les vois monter 15 étages à pied, qu'ils ne montent pas par plaisir, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est vrai.

M. Garon: Ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas nécessairement une question physique. Il y a des gens qui, du fait d'être attachés, paniquent; ils ne sont pas capables de fonctionner. Moi, je ne suis pas capable de me mettre à la place d'un claustrophobe, je ne suis pas claustrophobe. Sauf que...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je pourrais vous dire que Christiane Pelchat n'est pas capable de prendre les ascenseurs.

M. Garon: J'en connais, des gens qui ne sont pas capables d'agir dans certains cas, puis qui... Alors, ce que je veux dire au fond, c'est qu'entre l'abus d'une règle puis permettre des cas d'exception, eh bien, il y a une marge.

M. Elkas: On va regarder le projet pendant la suspension. Je pense que c'est une bonne idée de suspendre pour permettre aux gens...

La Présidente (Mme Bélanger): Pendant que

M. le ministre va se faire faire son "bien cuit"...

M. Elkas: Les gens vont nous arriver avec une recommandation, puis je pense qu'on va pouvoir régler le problème en revenant. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour une demi-heure.

(Suspension de la séance à 21 h 30)

(Reprise à 22 h 16)

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse. La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

M. Garon: Vous n'avez pas parlé de ce qui est arrivé pendant l'intermission. Est-ce que les indiens qu'il y avait au Parlementaire ont fait brûler le ministre?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est dommage, M. le député de Lévis, que vous n'avez pas été présent, parce qu'on a parlé de vous dans le "Bye Bye 90".

M. Garon: Arrêtez donc.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui. Mais, malheureusement, c'était le show des libéraux.

M. Garon: Arrêtez donc.

La Présidente (Mme Bélanger): On aurait dû vous amener. Moi, j'aurais été d'accord pour que vous soyez présent.

M. Elkas: Parce qu'il va devenir un des nôtres, bientôt.

La Présidente (Mme Bélanger): Exactement.

M. Garon: Comment ça?

M. Elkas: Tu as un choix. Parti 51 ou les libéraux. De la façon que vous êtes en train de vendre le U. S.

La Présidente (Mme Bélanger): Lors de la suspension des travaux... M. le ministre, je vous rappelle à l'ordre; s'il vous plaît. Lors de la suspension des travaux, nous étions à l'article 159...

M. Garon: Savez-vous ce que c'est, un Québécois? La définition d'un Québécois? C'est un Nord-Américain de langue française...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous étions à l'article 158...

M. Garon:... il ne faut jamais oublier ça.

La Présidente (Mme Bélanger):... où plusieurs membres de cette commission se sont exprimés sur cet article assez contesté, merci. M. Vézina, est-ce qu'il y a des amendements qui ont été apportés à cet...

M. Vézina: Ils sont à la photocopie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! bon.

Autres règles relatives à la circulation des véhicules

Alors, on va suspendre l'article 158. Nous allons passer à l'article 159.

M. Elkas: Même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la même chose. C'est ensemble, c'est la concordance, qu'on dit. Alors, l'article 159 est aussi en suspens...

M. Garon: Bien, il abroge.

La Présidente (Mme Bélanger):... étant donné que c'est la concordance à l'article 158. Alors, nous passons à l'article 160. M. le ministre, il y a un amendement? Est-ce qu'il y a un amendement à l'article 160?

Mme Bilodeau: Oui, il y a un amendement à l'article 160.

M. Garon: Il y a des amendements partout. Un amendement n'attend pas l'autre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a un amendement à l'article 160 qui dit: Remplacer, dans la dernière ligne de l'article 160 de ce projet de loi, le nombre "90" par le nombre "70". Il me semble que j'ai déjà vu ça.

M. Elkas: Ça fait référence à l'article 160.

Mme Bilodeau: Oui, l'article 160 qui modifie l'article 407.

M. Elkas: C'est la même chose qu'on avait sur l'autre règlement qui touchait l'article 407.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Dans la même ligne de pensée que ce qu'on a vu aux articles 145 et 152, l'amendement a pour objet de remplacer les 90 kilomètres à l'heure par 70 kilomètres à l'heure, encore une fois pour des mesures de sécurité routière. On nous a fait mention qu'il serait peut-être exagéré de porter à 90 kilomètres à l'heure la limite maximale permise, pour remplacer l'expression "À l'intérieur d'une cité ou d'une ville". Autrement dit, le texte refondu se lirait: "Sur un chemin public où la vitesse maximale permise est inférieure à 70 kilomètres à l'heure, le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage à un autobus dont le conducteur actionne les feux de changement de direction en vue de réintégrer la voie où il circulait avant de s'immobiliser." Il s'agit ici de la priorité réservée aux autobus. Or, on se dit que cette priorité-là, elle existe présentement à l'intérieur d'une agglomération. Donc, on la conserverait lorsque la vitesse maximale est de 70 kilomètres à l'heure et moins, inférieure à 70 kilomètres à l'heure. Il serait **peut-être** dangereux, sur le plan de la sécurité, de permettre la priorité aux autobus sur des voies de 70, 80, 90 kilomètres à l'heure.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Je pense, d'abord, que l'amendement est sûrement bon parce que, sur les grandes routes, ça serait curieux. Mais là vous voulez faire ça sur tous les chemins plutôt qu'à l'intérieur d'une ville ou d'un village...

Mme Bilodeau: Comme on...

M. Garon: ...d'une cité ou d'une ville. Avant, c'était à l'intérieur d'une cité ou d'une ville.

Mme Bilodeau: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Mais comme on l'a vu tout à l'heure, à cause de l'harmonisation avec la Loi sur l'organisation territoriale municipale, où on supprime tout renvoi à cité, ville, village, on a remplacé cette expression par un chemin où on indique une limite de vitesse. Donc, on propose ici de remplacer ça, cette expression-là, par "Sur un chemin public où la vitesse maximale permise est inférieure à 70 kilomètres à l'heure." Autrement dit, en bas de 70 kilomètres à l'heure, il y aurait priorité de passage de l'autobus.

M. Garon: Oui, mais, vous savez, les routes, c'est fait pour circuler. On a une mauvaise habitude au Québec. Moi, je vais vous dire, en Ontario, **là-dessus**, ils ont une meilleure façon de faire. On interdit aux gens de construire le long

des routes.

M. Elkas: Quoi?

M. Garon: Le monde est fait pour rester... On interdit aux gens de construire le long des routes. C'est interdit. Une route, c'est pour mener entre deux municipalités. Une route devient une rue, au Québec. À chaque fois qu'on fait une route, les gens bâtissent le long de la route. On n'a plus de routes, on a des rues partout. Après ça, on change les règles pour faire en sorte que la route devienne vraiment une rue. Moi, je ne suis pas du tout convaincu de cet article-là. À l'intérieur d'une ville, d'une municipalité, c'est évident. Mais là ça va faire des routes... C'est parce que, là, les routes... On a établi des règles sur des routes où, essentiellement... Une route, c'est pour mener entre deux municipalités et là...

M. Elkas: Excusez-moi, M. le député. Je ne le sais pas; on ne veut pas... Peut-être qu'on vous a mal induit mais ça concerne les autobus.

M. Garon: Je comprends ça, que ça concerne les autobus, sauf que le monde ne devrait pas bâtir le long des routes. Au fond, le principe de ça, pourquoi les autobus arrêtent-ils? Parce qu'il y a des maisons le long des routes.

Mme Bilodeau: Ce n'est pas l'arrêt d'autobus, si vous me le permettez. C'est pour céder le passage à un autobus.

M. Garon: Mais oui.

Mme Bilodeau: Vous savez, ce qu'on appelle communément la priorité de passage à un autobus, en ville.

M. Garon: En ville?

M. Elkas: Vous savez, quand la personne sort. Il arrête et il débarque ou embarque des gens et, là, il part, il doit prendre la route.

M. Garon: Ce n'est pas ça, le problème.

M. Elkas: Mais c'est ça que l'article touche.

M. Garon: Un instant! Avant, l'article disait "À l'intérieur d'une cité ou d'une ville". Donc, à l'intérieur d'un territoire urbanisé où il y a beaucoup de gens qui demeurent. Là, ce n'est plus ça. On enlève ça et on écrit "Sur un chemin public". Alors, là, on établit une règle dans des milieux ruraux, non urbanisés, et les routes deviennent des rues. Il y a des conséquences à ça. Si on...

M. Elkas: Mais on ne donne pas de priorité sur une route à 90 kilomètres à l'heure parce

qu'on ne veut pas donner de priorité. On dit qu'on devrait la donner seulement où c'est 70 kilomètres...

Mme Bilodeau: Et moins.

M. Elkas: ...à l'heure ou moins. Vous pouvez vous imaginer qu'on n'est pas pour donner une priorité à un autobus sur une grande route, comme vous l'avez expliqué.

M. Garon: Moi, je vais vous dire, au Québec, on a fait... Le ministère des Transports est responsable de coûts sociaux considérables parce qu'il a laissé les gens se construire le long des routes. En Ontario, c'est interdit. On n'est pas dans le temps du début de la colonie où, à chaque fois qu'il y avait un sentier quelque part, on bâtissait des maisons. On est à peu près le seul endroit au monde où le monde se bâtit comme ça. Ailleurs, c'est interdit. Quand on fait une route, c'est pour mener des gens entre deux points. Là, nos routes deviennent des rues parce que les gens se bâtissent le long des rues et, après ça, il y a des conséquences à ça, des coûts considérables. Là, avec le vieillissement de la population, on va assister normalement à du retour en territoires urbanisés. Pourquoi? Parce que ce n'est pas normal que les gens se bâtissent le long des routes. On se bâtit dans des agglomérations. On a encore un comportement, au Québec, du moment du début de la colonie. Ça coûte cher; ça coûte une fortune, ça. L'entretien des chemins d'hiver, des services qu'on distribue dans le paysage!

Moi, je pense qu'au contraire on devrait dire aux gens: Si vous voulez vous bâtir en dehors des endroits urbanisés, eh bien, vous irez à vos frais; vous n'aurez pas une "tôle" du gouvernement. Ça coûte une fortune, ça. Aussitôt qu'il y a trois maisons dans une municipalité, on est obligés de faire l'entretien d'hiver. Ça n'a ni queue ni tête.

M. Elkas: Vous auriez l'appui de M. Jean Doré, le maire de Montréal.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Vous auriez l'appui de...

M. Garon: Ce n'est pas rien que... Non, c'est parce qu'il y a des coûts à ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'appui de la députée de Mégantic-Compton.

M. Garon: Il y a des coûts. Moi, je refuse de payer pour ça. Comme territoire dans une municipalité, moi, je refuse de payer parce que je dis qu'on paie pour des coûts excessifs, pour des fausses libertés, ce qui est un abus sur le droit des autres citoyens. Ce n'est pas de la

liberté, ça. La liberté, c'est si je le fais à mes frais. Mais, si je m'en vais me bâtir dans les bleds, aux frais des autres, ce n'est pas de la liberté, c'est de l'abus de droit. Ça devrait être interdit. Mais ça prend du gouvernement un courage et, aujourd'hui, je vous dis que le courage, ce n'est pas la marque de commerce des politiciens.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de...

M. Garon: C'est plutôt l'inverse.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je regrette, ce n'est pas le gouvernement qui décide s'il y a des gens qui vont construire dans le fin fond d'un rang...

M. Garon: C'est interdit en Ontario. Se construire le long des routes est interdit.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. C'est un règlement municipal.

M. Garon: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la municipalité qui permet. Il faut qu'elle émette un permis.

M. Garon: Il y a une loi. La voirie... En Ontario, c'est interdit parce qu'on dit quand on fait une route... Je vais vous donner un exemple. À New-Richmond, en Gaspésie, ils ont fait une route; ils se sont bâtis le long de la route. Là, ils ont fait une voie de **contournement**. Ils exigeaient que le monde se construise le long de la voie de contournement **qu'ils** faisaient, justement parce que la route qu'il y avait avant était devenue bâtie complètement. Ce n'était plus une route, c'était une rue. Le monde ne passait pas. On fait une voie de contournement et les gens... Le conseil municipal se battait pour que les gens aient le droit de se bâtir **une** deuxième fois le long de la voie de contournement. Dans le fond, c'est une façon de faire faire des rues par le gouvernement du Québec aux frais de l'ensemble des contribuables. Ce n'est pas correct.

M. Elkas: En principe, vous êtes d'accord avec...

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Vous êtes d'accord avec...

M. Garon: Je suis d'accord à l'intérieur d'une ville ou d'une cité mais pas à l'intérieur d'un territoire rural; on devrait faire en sorte qu'on ait un comportement d'autobus, comme dans un territoire urbanisé.

Mme Bilodeau: Si vous me le permettez.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Déjà, l'expression "à l'intérieur d'une cité ou d'une ville" créait des difficultés d'application dans la mesure où il est difficile pour un conducteur d'un véhicule de savoir quand il est à l'intérieur d'une cité, quand il est à l'intérieur d'une ville et quand il est en dehors. Je comprends qu'on s'harmonise avec la Loi sur l'organisation territoriale municipale qui remplace ces concepts-là mais ça va être beaucoup plus facile pour le conducteur, et même pour le contrôle, de se baser sur une limite avec un panneau de signalisation pour connaître les zones. Alors, déjà, on améliore sur le plan de l'application. Si on ne donne pas suite à l'amendement, ça voudrait dire qu'on donnerait priorité de passage à l'autobus, même dans les zones de 70 et de 80 kilomètres à l'heure.

M. Garon: En tout cas, ce n'est pas l'amendement, là. Je comprends qu'on parle de...

Mme Bilodeau: Non, c'est parce qu'on parlait de l'amendement aussi.

M. Garon: Oui, oui. Mais, moi, c'est l'amendement. L'amendement rend moins pire votre proposition mais la proposition de l'article 160, c'est ça qui est mauvais. Sous prétexte d'harmoniser des mots, on change le droit complètement. On enlève "à l'intérieur d'une cité ou d'une ville" parce que, apparemment, il y a une nouvelle loi avec laquelle on veut s'harmoniser. Ça, c'est fou raide. Je vais vous donner mon opinion. Je trouve ça fou raide parce que, sous prétexte de s'harmoniser, on va établir tout un système de transport par autobus en dehors des villes, une façon de faire en dehors des villes. Ce n'est plus de l'harmonisation, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Simplement, je dois répéter qu'on ne va pas donner priorité aux autobus dans les zones où il y a du trafic qui roule vite. C'est tout simplement une mesure de sécurité.

M. Garon: Oui, mais justement, est-ce que le monde doit aller se bâtir là?

M. Elkas: Qu'importe. Ils peuvent avoir un arrêt même dans un endroit où ce ne sera pas bâti. Qu'est-ce qui empêche un arrêt d'autobus? Il y a des autobus intermunicipaux...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...sur des grand-routes.

M. Garon: Non, non, mais les autobus n'arrêtent pas quand il n'y a pas de monde. Ils arrêtent parce qu'il y a quelqu'un pour débarquer ou pour embarquer.

M. Elkas: Non, non, ne dites pas ça. Ne dites pas ça.

(22 h 30)

M. Garon: Voyons donc, ils n'arrêtent pas pour regarder les oiseaux, ils arrêtent pour embarquer du monde ou en débarquer.

M. Elkas: Mais c'est justement, il y a des endroits où on les dépose.

M. Gauvin: Ce n'est pas impossible, M. le député de Lévis. Ce n'est pas impossible qu'il y ait des arrêts où il n'y a pas d'habitation. Il peut y avoir une activité importante à l'extérieur de l'axe routier.

M. Garon: Oui, oui, je comprends, il y en a qui ramassent des fraises.

M. Gauvin: Bon, c'est un exemple.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 160 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: L'amendement est adopté? Parce qu'il...

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

M. Garon: Non. Moi, je dis sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division, d'accord. Alors, est-ce qu'on revient à l'article 159?

M. Garon: Vous êtes en train de changer le système de circulation parce que vous avez une loi... Sous prétexte de faire... Ce n'est pas de la concordance. Ça n'a pas de bon sens. Ce n'est plus de la concordance. C'est que, parce que vous avez fait une autre loi, vous décidez de changer tout le système sous prétexte d'harmonisation; ce n'est pas de l'harmonisation. Ça a de la portée, ce que vous faites là.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on revient à l'article 158 avant l'article 159, parce que l'article 158 n'a pas été adopté?

M. Garon: De toute façon, des autobus, il va y en avoir pas mal moins par les temps qui viennent, là. Avec les annonces que va faire notre collègue des Affaires municipales, des autobus, il va y en avoir pas mal moins par les temps qui viennent.

La Présidente (Mme Bélanger): On est à l'article 158. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous le permettez, l'article 158 est relié à l'article 159. On laisserait l'article 158 tel quel mais on aurait des amendements à l'article 159, qui répondraient à la préoccupation des membres de cette commission. Si vous me le permettez, je demanderais à M. Vézina de faire la lecture.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vais la faire, M. le ministre. L'amendement, vous dites? Alors à l'article 159, il y a un amendement. L'article 398 de ce Code est remplacé par le suivant: "398. Malgré le premier alinéa de l'article 396..."

M. Elkas: Oui, c'est ça, l'article 159.

La Présidente (Mme Bélanger): ...la Société peut délivrer un certificat médical disposant... dispensant le port de la ceinture de sécurité... dispensant du port de la ceinture de sécurité sur avis du comité consultatif médical et optométrique. Le comité rend son avis sur la recommandation écrite d'un médecin formulée après examen de la personne qui a démontré... qui a demandé l'exemption du port de la ceinture de sécurité." Ça, c'est l'amendement à l'article 159.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 159 tel qu'amendé est adopté? Alors, il y a un article 159.1. Insérer, après l'article 159, le suivant: 159.1 L'article 399 est remplacé par le suivant: "399. Le certificat médical dispensant le port de la ceinture de sécurité est valide pour la durée déterminée par la Société."

M. Garon: Vous avez dit: Dispensant "le" port de la ceinture de sécurité. Ça n'est pas un porc que vous dispensez de la ceinture.

La Présidente (Mme Bélanger): ...du port. Dispensant du port. Mais je vous dirais que je ne suis pas tout à fait d'accord avec ça.

M. Garon: Pourquoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'article 159.1.

M. Elkas: Avec l'expression?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, pas l'expression. Que la durée soit déterminée par la Société.

M. Garon: Ça peut être renouvelable, à ce moment-là.

M. Elkas: C'est renouvelable. Le médecin va renouveler.

La Présidente (Mme Bélanger): Le médecin de la Société?

M. Garon: Non, c'est parce que ça peut être quelqu'un qui est blessé temporairement et qui ne peut pas être dispensé après qu'il est correct.

M. Gauvin: Non, non, tu ne peux pas le donner à vie.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, sans le donner à vie, mais qu'il soit déterminé par la Société, est-ce que... Pourquoi ne pas dire: Déterminé par le médecin?

M. Elkas: Non, non. Parce que là il resterait au médecin de décider avec la première. Nous, à la Société, le comité est consultatif.

La Présidente (Mme Bélanger): Si le député de Lévis est d'accord, moi, je suis bien d'accord.

M. Garon: Je vous remercie de me faire confiance.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le nouvel article 159.1 est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Vézina: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Excusez, Mme la Présidente, il faudrait aussi rétablir l'article 400 parce que l'article 400 resterait là, lui, alors que l'autre, on n'en parle plus. L'article 400 reste là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, O.K.

M. Garon: Vous voulez faire quoi?

M. Vézina: Il reste dans la loi, tel quel.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 400. "Pour bénéficier de l'exemption du port de la ceinture de sécurité, le titulaire d'un certificat médical doit avoir avec lui ce certificat et doit, sur demande, le remettre à un agent de la paix qui, après en avoir fait l'examen, le lui remet."

M. Garon: Mais il est là.

Une voix: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça reste là.

M. Vézina: Mais on l'enlevait. C'est parce qu'on l'enlevait, monsieur.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là vous le laissez là.

Des voix: On le laisse.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Cet article va demeurer dans le Code parce que l'article 159 se trouvait à abroger trois articles; on conserve deux de ces articles-là en les modifiant et le troisième article, compte tenu que l'article 159 ne parle maintenant que de l'article 398...

M. Garon: Ouf! Il faut que vous le disiez, vous n'avez pas fait ça.

M. Gélinas: C'est automatique.

M. Garon: Ah! O.K. Il est remplacé par le suivant.

M. Vézina: C'était pour attirer l'attention du secrétariat qu'on a fait ça.

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

M. Garon: Je ne suis pas sûr de ça. Je ne suis pas sûr de ce que vous faites là. Parce que vous dites que c'est l'article 398 qui est remplacé par le suivant. Vous ne dites pas que c'est l'article 159.

M. Gélinas: Au départ, on dit que l'article 159, tel que prévu à l'heure actuelle, est remplacé par le suivant.

M. Garon: Vous ne dites pas ça.

M. Gélinas: L'article 159...

M. Garon: C'est ça que vous voulez dire, peut-être, mais ce n'est pas ça que vous dites.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, l'amendement, c'est l'article 159. L'article 398 est remplacé par le suivant... C'est un nouvel article, l'article 398.

M. Garon: Ce qu'il aurait fallu qu'ils fassent, c'est qu'ils disent: L'article 159 est remplacé par le suivant... et, dans l'article 159, on ne trouve que l'article 398.

M. Gélinas: C'est ça. Exactement, vous avez raison. C'est: L'article 159 est remplacé par le suivant...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le

secrétaire, vous faites la rectification.

Le Secrétaire: Je fais les écritures nécessaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Il fait les écritures nécessaires, qu'il dit.

M. Garon: Es-tu réveillé ou bien non?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les écritures étant faites, ça se lit comme suit, M. le député de Lévis: L'article 159 est remplacé par le suivant: "159. - Pourquoi l'article 398?"

M. Garon: C'est ça. Parce que, dans l'article 159, il y en avait trois.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. C'est l'article 159. 159. L'article 398 est remplacé par le suivant: "398. Malgré le" premier alinéa," etc.

M. Garon: C'est ça. Puis là, à l'article 399, on n'y touche plus. Il reste là.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

M. Garon: Et l'article 400 aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Et, après ça, on fait l'article... Alors, est-ce que l'article 159 est adopté? L'amendement est adopté. L'article 159, tel qu'amendé, est adopté. Et est-ce que l'article 159.1 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Il est adopté.

M. Gauvin: Mme la Présidente, me permettez-vous...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: ...une petite minute pour remercier M. le ministre d'avoir pris le temps de corriger une situation qui apparaissait peut-être difficile à vivre pour certains citoyens du Québec. Je vous remercie, M. le ministre, d'avoir pris le temps nécessaire pour apporter la correction avec vos collaborateurs.

M. Elkas: Merci, M. le député.

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut remercier l'Opposition, aussi.

M. Gauvin: J'aimerais remercier, c'est-à-dire remercier la commission d'avoir... la collaboration de l'Opposition, et ce sont des membres de la commission.

M. Garon: Il a dit qu'il remerciait le ministre.

M. Gauvin: Non, j'apprécie vraiment l'input. Vraiment, j'étais un peu déchiré sur cette question. Je sais que plusieurs membres ainsi que les membres de l'Opposition étaient préoccupés... Qu'est-ce qu'il a dit?

M. le député de Lévis, vous m'avez tordu le bras pour vous remercier, finalement.

La Présidente (Mme Bélanger): On a raccommodé le ministre.

Une voix: Il vous a rapiécé.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça, on vous a rapiécé.

M. Garon: C'est toujours comme ça que l'étude des lois devrait se faire, je pense.

M. Elkas: Un bon échange.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Un bon échange donne de bons résultats.

La Présidente (Mme Bélanger): Ces articles-là étant adoptés, nous revenons à l'article 158 qui avait été suspendu par rapport à l'article 159. Alors, l'article 158, M. le ministre.

M. Garon: C'est correct. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté? L'article 158 est adopté.

M. Garon: Oui, on a, à ce moment-là... C'est le principe de base; c'est le port de la ceinture, puis..

La Présidente (Mme Bélanger): Nous revenons à l'article 161.

M. Elkas: Cette modification vise à remplacer la notion que l'immatriculation autorise ou interdit, selon la catégorie de plaques d'immatriculation visée, la circulation d'un véhicule sur un chemin public par la notion que l'immatriculation ne fait que constater l'usage d'un véhicule routier tel que déclaré par son propriétaire. Le deuxième alinéa est une règle d'exception qui existe déjà dans le règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers et il est nécessaire d'ajouter l'article 421. 1 pour assurer l'application cohérente de cet article.

M. Gélinas: L'amendement, dans le premier alinéa comme tel, c'est un amendement de concordance avec la réforme qu'on a mise en place pour le renouvellement d'immatriculation.

Et le deuxième alinéa vise simplement à introduire dans la loi une règle qui existe déjà dans le règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers à l'heure actuelle. C'est une règle d'exception qui est déjà dans le règlement et on a senti le besoin de la mettre plutôt dans la loi pour que ce soit encore plus clair. On ne crée rien de nouveau sur le plan des règles actuelles.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 161 est adopté. J'appelle l'article 162, M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification fait en sorte que la disposition qui défend au conducteur d'un véhicule routier de faire crisser... ?

La Présidente (Mme Bélanger): Crisser.

M. Elkas: Crisser? Oh! My god!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas:... les pneus de sa voiture sauf en cas de nécessité...

M. Garon: Ne commencez pas à sacrer ici, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas:... non seulement sur les chemins publics mais également sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains des centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.

Vous savez, M. le député de Lévis, ce sont des mots que... J'ai pris un deuxième arrêt; je n'étais pas sûr si je devais le prononcer ou non.

M. Garon: Bien oui, vous nous aviez dit que vous étiez un chrétien, un bon chrétien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est rare que les gens le disent, en plus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, il n'y a pas de "h".

M. Elkas: Avec plaisir, puis avec...

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y a pas de "h", c'est très différent.

M. Elkas: Non, je le sais, mais ça se prononce de la même façon.

M. Garon: Ça ne veut pas dire que c'est parce que... Ça peut être une faute d'orthogra-

phe.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non. Est-ce que l'article 162 est adopté?

M. Garon: Un instant.

M. Elkas: C'est la même chose.

M. Gélinas: C'est dans la série des articles semblables qu'on a adoptés précédemment.

M. Garon: Oui, oui, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Concordance. L'article 162 est adopté. J'appelle l'article 163, M. le ministre.

M. Elkas: Cet article vient compléter l'obligation de munir une remorque ou une semi-remorque et, dorénavant, le véhicule remorqueur de certains équipements prévus aux articles 240.1, 244 et 245 du Code. On fait référence à l'autre article... On élargit celui-là aussi.

M. Gélinas: Encore là, c'est vraiment un élargissement. Mais c'est conforme aussi aux autres articles qu'on a adoptés dans la section précédente, où il était question des éclairages; et les articles 240.1, 244 et 245 se réfèrent à ces articles-là.

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: L'article 164, c'est la même chose.

M. Garon: Adopté. L'article 164?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: C'est la même chose; on élargit encore, sur les autres terrains, les centres commerciaux.

M. Garon: C'est quoi, donc? Ne peut y consommer... Bien...

M. Elkas: Prendre un coup dans les centres d'achats pendant que tu es dans ton auto.

M. Garon: Des fois, c'est parce que la personne que tu attends, elle magasine longtemps.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 163 est adopté? L'article 163 est adopté. J'appelle l'article 164.

M. Garon: Ça n'arrive pas.

M. Elkas: Ça n'arrive pas. Ha, ha, ha!

M. Garon: Non. Moi, ça ne m'est jamais arrivé.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, l'article 164.

M. Elkas: Excusez.
(22 h 45)

M. Garon: Je vais vous dire que, dans mon cas, ça prend plus de temps que la personne qui m'accompagne.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans quoi?

M. Garon: Magasiner.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! Quel genre de magasinage?

M. Garon: Ah bien! Là. Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Quel genre de magasinage?

M. Garon: Je ne sais pas.

M. Elkas: Bon. L'article 164. C'est adopté?

La Présidente (Mme Bélanger): Sainte-Foy ou Laurier? L'article 163 est adopté, M. le ministre. L'article 164.

M. Elkas: Oui. On vient d'en parler.

M. Garon: L'article 164, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 164, adopté. J'appelle l'article 165.

Dispositions applicables aux piétons

M. Elkas: L'interdiction de circuler à pied sur un chemin à accès limité n'est prévue nulle part dans le Code, ce qui exige l'installation systématique de nombreux panneaux de signalisation à cet effet, comme le mentionne d'ailleurs l'article 296. Cette interdiction générale doit cependant subir une atténuation puisque certains chemins à accès limité en milieu urbain sont munis de feux de circulation où les piétons peuvent traverser.

La Présidente (Mme Bélanger): J'espère que c'est adopté, ça. C'est tellement con. Adopté, cet article-là?

M. Garon: Attendez un peu. C'était nécessaire, ça, vraiment?

M. Elkas: Il peut traverser la rue où il y a des feux de circulation. Il peut marcher sur un chemin à accès limité seulement en cas d'urgence.

M. Garon: Ceux qui font du pouce, ils vont pouvoir les arrêter avec ça?

Mme Bilodeau: Si vous me le permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Actuellement, comme on l'a vu tout à l'heure, la seule interdiction, c'est lorsqu'il y a un panneau de signalisation. Comme ce n'est jamais permis à un piéton de circuler sur un chemin à accès limité ni dans une voie d'entrée et de sortie, ce n'est jamais permis - on parle d'une autoroute - on a pensé qu'il était beaucoup plus indiqué de prévoir une interdiction générale dans le Code plutôt que de poser des panneaux parce que ce n'est jamais permis, de toute façon.

M. Garon: Mais quelqu'un qui fait du pouce...

Mme Bilodeau: Oui. Sur l'autoroute...

M. Garon: C'est là qu'il en fait. Si je me rends de... Prenons tous les gens qui, dépassé le pont de Québec, font du pouce pour se rendre à Montréal.

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: Ça veut dire qu'avec cet article-là vous allez tous les arrêter. Ils vont circuler sur le bord d'une autoroute pour aller à Montréal. Ils vont être sur le bord d'une autoroute.

Mme Bilodeau: À l'heure actuelle, M. le député, c'est interdit. Il n'y a pas un piéton qui peut circuler sur une autoroute, ni dans une voie d'entrée et de sortie, ni sur la chaussée ou sur un accotement. C'est interdit. Il y a des panneaux de signalisation. L'article vient simplement consacrer l'état actuel des choses pour prévoir une interdiction générale. Ce n'est pas permis dans le moment. C'est très dangereux pour la sécurité.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est pratiqué, mais interdit.

M. Garon: Ça veut dire à ce moment-là que les policiers n'appliquent pas cet article-là parce que, au nombre de personnes qui font de l'auto-stop en sortant du pont de Québec, vers Montréal ou vers le Bas-Saint-Laurent... il y en a à tous les jours.

La Présidente (Mme Bélanger): Même vers la Beauce.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Vers la Beauce.

M. Garon: Mais, vu que c'est interdit à l'heure actuelle, c'est en vertu de quelle disposition? Parce que c'est un nouveau texte, ça?

Mme Bilodeau: On l'a vu tout à l'heure. C'était prévu lorsqu'il y avait un panneau de signalisation. Je vais vous le retracer.

M. Garon: C'est sévère, cet article-là, hein? C'est interdit en vertu d'un article actuel ou d'un article qu'on a voté depuis les derniers jours?

Mme Bilodeau: Je vous réfère à l'article 131 qui modifie l'article 296.

M. Garon: Qu'on vient de voter?

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: On ne s'en est pas aperçus.

Mme Bilodeau: On dit à l'article 296: "La personne responsable de l'entretien d'un chemin à accès limité peut, au moyen d'une signalisation appropriée: 1° interdire aux piétons l'accès à ce chemin et à ses voies d'entrée et de sortie." Comme je vous le dis, présentement, il y a des panneaux qui interdisent la circulation des piétons.

M. Garon: Je n'en ai jamais vu.

Mme Bilodeau: Ce n'est pas permis. Alors, plutôt que de procéder par panneau, **vu**, que c'est une interdiction générale - ce n'est **pas** permis aux piétons pour des raisons de sécurité - il est proposé de prévoir une interdiction générale plutôt que de procéder par une signalisation.

M. Garon: Je ne suis pas **sûr** que c'est sécuritaire, ce que vous dites là. Parce que je connais, moi, des automobilistes puis je l'ai déjà fait moi-même. Sur un long trajet, j'ai déjà embarqué du monde justement pour parler avec quelqu'un pour ne pas m'endormir. Je pense que, des fois, moi, je connais beaucoup de gens qui prennent des gens "sur le pouce" justement parce qu'ils ont un bout à faire puis ils trouvent plus sécuritaire d'avoir quelqu'un que d'être tout seuls dans l'auto.

Mme Bilodeau: Ce n'est pas permis en ce moment.

M. Elkas: Ce n'est pas permis de dormir non plus.

M. Garon: Non, non, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas permis de prendre des "pouceux" non plus.

M. Elkas: Si vous allez dormir, allez-y tout seul.

M. Gauvin: À partir de cette réflexion-là, le ministre devrait probablement prévoir des banques de piétons pour permettre aux conducteurs d'éviter de dormir. Tu sais, si on part...

M. Garon: Non, non, je ne veux pas dire que quelqu'un va dormir, mais, je veux dire... Bon, bien, je fais quelques heures de route; je vois quelqu'un qui fait "du pouce". Moi, je ne le fais plus aujourd'hui mais je l'ai déjà fait dans le passé. Parce que je ne le fais pas pour d'autres raisons. Mais...

M. Elkas: On interdit aux gens d'arrêter sur les autoroutes sauf pour des urgences. Alors, on ne peut pas promouvoir... Tu sais, les gens qui vont faire "du pouce" sur les autoroutes, c'est interdit comme c'est là. Il y a des bonnes raisons pour lesquelles ils l'ont fait.

M. Garon: Ce que je dois vous dire, c'est la réflexion qu'on vient de me faire. Si on ne l'applique pas, ça donne quoi? Parce que, constamment...

M. Elkas: Ça ne donne pas... Il va falloir monter des panneaux nous disant... Bien, on va être comme si...

M. Garon: À la sortie des ponts, c'est plein de gens qui sont là. Allez faire un tour en fin de journée, là.

M. Elkas: Mais, ce qu'on va faire, c'est qu'on va demander de monter des panneaux disant que c'est interdit.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire.

M. Elkas: Ah, bien s'il dit: si on ne le fait pas...

M. Garon: Ça l'est, interdit, à l'heure actuelle. C'est toléré, mais pas appliqué. En ce sens-là, qu'est-ce que ça nous donne d'avoir une stipulation comme ça si personne ne l'applique?

M. Elkas: Ça va être toléré autant s'il n'y en a pas...

M. Gauvin: En fait, ce qu'on comprend, M. le ministre, c'est que vous en faites une disposition générale pour que la population sache que ça s'applique sur toutes les voies publiques reconnues. Donc, la population est susceptible, est supposée, est tenue d'être informée de ça.

Ça vous exempte d'afficher. Parce que, ce qu'on voit, c'est un petit peu plus fréquemment.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a une permission de faire... En dehors des autoroutes, sur les routes secondaires, est-ce qu'on peut faire "du pouce"?

M. Elkas: À l'extérieur des autoroutes?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Elkas: Ils peuvent en faire. Ils en font.

Mme Bilodeau: Ils peuvent circuler, les piétons.

M. Garon: Mais, si quelqu'un le fait, quelle est la sanction?

M. Gauvin: Celle de l'automobiliste qui arrête.

Mme Bilodeau: L'article 183 qui modifie l'article 505; et c'est 15 \$ à 30 \$ d'amende.

M. Garon: Pardon?

Mme Bilodeau: C'est l'article 183 qui modifie l'article 505 pour tenir compte de l'article 453. 1; et c'est 15 \$ à 30 \$ d'amende.

M. Garon: C'était ça avant, là?

Mme Bilodeau: C'est ça et ça restera ça.

M. Garon: Et vous l'avez appliqué combien de fois l'an passé?

Mme Bilodeau: Ça, il faudrait que je vérifie avec le ministère de la Justice, M. le député. Je ne crois pas qu'il y ait une grande application.

M. Garon: Oui, mais on dit que la justice a le bras long. Elle est capable de nous répondre d'ici minuit.

Mme Bilodeau: Chez le Procureur général, au bureau juridique, je ne suis pas convaincue que j'aie une réponse à cette heure-ci.

M. Garon: Il signe des cartes de fêtes.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Est-ce qu'il y a une infraction prévue pour l'automobiliste qui arrête pour faire embarquer un piéton?

Mme Bilodeau: Comme M. le ministre vient de le dire, c'est l'immobilisation d'un véhicule dans une zone de 90 kilomètres à l'heure et plus.

M. Garon: Pardon?

M. Gauvin: Ce serait ça qui s'appliquerait?

Mme Bilodeau: Oui, ce qu'on a vu tout à l'heure.

M. Gauvin: Ça veut dire qu'un agent qui veut appliquer les règles strictes...

Mme Bilodeau: Sauf en cas d'urgence.

M. Gauvin:... il peut émettre une infraction au piéton et à l'automobiliste, s'il s'immobilise trop longtemps?

Mme Bilodeau: En principe, l'article permettrait de l'appliquer dans ce sens-là.

Une voix: Il paie combien?

Mme Bilodeau: Le piéton, 15 \$ à 30 \$.

M. Garon: Comme on va sans doute être là-dedans demain encore, êtes-vous capable de demander à la Justice combien de fois ils ont appliqué ça l'an dernier, tant vis-à-vis des auto-stoppeurs que vis-à-vis des automobilistes qui arrêtent? Les dispositions de la loi qui ne sont pas appliquées, ça crée un effet psychologique nuisible. Moi, je pense qu'on est mieux d'enlever une disposition que d'en avoir une qu'on n'applique pas.

Mme Bilodeau: On a le registre de 1988. Je ne l'ai pas dans le registre qu'on avait.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça m'est arrivé à quelques reprises de faire beaucoup de route et d'être obligée d'arrêter au bord de la route pour dormir. Est-ce que ça veut dire que, sur une route à 90 kilomètres et plus, je n'ai pas le droit d'arrêter pour me reposer?

M. Elkas: C'est urgent. Tu peux plaider l'urgence. Il me semble que c'est la chose à faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Parce que, à un moment donné, je n'ai pas arrêté et, sur le boulevard Champlain, je me suis endormie et j'ai embarqué sur le terre-plein; je ne me suis pas tuée, mais...

M. Elkas: Vous avez bien fait. La police, je pense qu'elle supporterait vos actions. Il me semble.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais pourquoi on...

M. Elkas: Aïe! Vous n'avez jamais arrêté, vous?

La Présidente (Mme Bélanger): Pourquoi on le met dans la loi comme ça, qu'on n'a pas le droit d'arrêter sur une route?

M. Elkas: Explique-toi.

Mme Bilodeau: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau. (23 heures)

Mme Bilodeau: D'après le registre que nous avons ici, monsieur...

Une voix: M. le député... M. le député, elle a de l'information...

Mme Bilodeau: D'après le registre que nous avons ici, qui date d'avril 1988, d'après lequel on vous donnait des données tout à l'heure sur le nombre d'infractions relativement aux piétons, si je prends par exemple les feux pour piétons, il y en a eu six; absence de feux pour piétons, une...

M. Garon: Absence de quoi? De feux?

Mme Bilodeau: Toutes les infractions relatives aux piétons. Par exemple, lorsqu'il n'y a pas de feux pour piétons, un piéton doit se conformer aux feux de circulation; puis il y en a eu une. Absence de passage pour piétons - 447 - un piéton qui traverse un chemin public doit céder le passage, il y en a eu trois. C'est pour vous donner une idée du nombre d'infractions relatives aux piétons, six, une et trois. Ce sont des données qui proviennent du bureau du Code de la sécurité routière.

M. Garon: On ne peut pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M, Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 165 est adopté. J'appelle l'article 166.

Véhicules hors normes et véhicules avec chargement

M. Elkas: Les articles 463 et 464 du Code de la sécurité routière interdisent la circulation d'un véhicule hors normes à moins qu'un permis spécial de circulation n'ait été délivré à cette fin. L'article 462 du Code définit le véhicule hors normes. Selon cet article, le véhicule peut être hors normes par ses dimensions ou par sa pesanté totale ou à l'essieu. Il se réfère toutefois au véhicule automobile qui, selon l'article 1 du Code, est un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport de personnes ou de biens. En conséquence, les véhicules routiers motorisés qui ne sont pas adaptés essentiellement pour le trans-

port de personnes ou de biens ne sont pas visés par les dispositions du Code de la sécurité routière concernant les véhicules hors normes.

La modification a pour objet de se référer au véhicule routier plutôt qu'au véhicule automobile dans la définition du véhicule hors normes pour viser les véhicules outils, pour le contrôle des charges et des dimensions de tout véhicule qui circule sur les routes.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: En d'autres mots, comme on l'a vu au tout début dans les définitions, on veut rendre applicable aux véhicules outils la section sur les véhicules hors normes. Alors, on a modifié, on a adopté à l'article 2 du projet de loi ...

M. Garon: C'est correct.

Mme Bilodeau: C'est correct?

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau: Puis, j'ai des exemples ici, de véhicules outils...

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors l'article 166 est adopté. J'appelle l'article 167.

M. Elkas: La suppression de la deuxième phrase du premier alinéa est une disposition de concordance puisque l'article 513 prévoit déjà que le non-respect d'une condition se rattachant à un permis spécial de circulation constitue une infraction.

La modification de l'article 463 du Code de la sécurité routière a principalement pour objet de faire référence au permis spécial de circulation qui peut être délivré aux conditions fixées par le ministre, en vertu de l'article 633 du Code.

Mme Bilodeau: Autrement dit, la modification a notamment pour objet de combler une lacune parce que l'article traite des conditions et des formalités relatives au permis spécial de circulation qui est délivré par la Société de l'assurance automobile. Mais on ne traite nulle part des conditions et des formalités fixées par le ministre, en vertu de l'article 633, qui est le pouvoir du ministre de délivrer un permis spécial de circulation en des circonstances exceptionnelles.

C'est une question de cohérence. On ne peut pas, théoriquement, à l'heure actuelle, poursuivre ou appliquer l'article si on ne respecte pas des conditions attachées à un permis spécial de circulation délivré par le ministre des Transports.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis?

M. Garon: Je regarde ça, là.

Le Président (M. Gauvin): Oui. Mais est-ce qu'il s'agit des dépassements de charges?

Mme Bilodeau: Il s'agit... Je suis bien à l'article 167?

M. Garon: Il s'agit de quoi, ici?

M. Couture (Jean): Dimensions et charges.

Mme Bilodeau: Oui.

M. Elkas: Dimensions et charges.

M. Garon: Et charges, hein?

M. Elkas: Dimensions et charges.

M. Garon: Mais pourquoi le ministre veut-il faire ça?

M. Elkas: C'est arrivé dans des cas de maisons, des déplacements de maisons...

M. Garon: Oui, c'étaient des charges indivisibles; mais là ce n'est pas marqué ça; c'est n'importe quoi. Pourquoi le ministre ne restreint-il pas ça aux charges indivisibles? S'il dit "charges indivisibles", il n'y a pas d'affaire, il n'a qu'à prendre deux camions. Le problème, c'est que ça touche n'importe quelle charge. Pourquoi qu'on ne dit pas "si c'est une maison"? Je comprends ça. C'est bien difficile de débiter la maison pour la refaire après. Mais là on a donné l'exemple d'une maison; je comprends, une maison.

M. Couture: C'est inclus, M. Garon, au même titre qu'un transporteur qui a un permis spécial de circulation émis par la Société ou émis en vertu d'une directive sur les permis spéciaux de circulation. En vertu de cette directive-là, si M. le ministre émet le permis, le transporteur est imputable de la même façon. C'est pour couvrir...

M. Garon: Oui.

M. Couture: ...cet article au niveau des pouvoirs du ministre. Il peut émettre ces permis-là. Dans le cas, bien sûr, de chargements divisibles, il faudrait a fortiori inclure ce transporteur-là et le traiter de la même façon qu'on traite les autres qui sont détenteurs d'un permis spécial.

M. Garon: Oui, mais moi, si j'étais le ministre, je ne voudrais pas avoir ce pouvoir-là.

Je dirais, pour les charges indivisibles, oui; pas les charges divisibles. Les charges divisibles, je n'aurais aucune demande, je n'aurais pas le droit. Là, tous les gens qui vont vouloir aller dans les charges divisibles vont aller chez le ministre. Ils vont essayer. Ils vont faire jouer leur influence. Le ministre va être pris avec le problème. Je sais qu'il l'a, le pouvoir.

Une voix: C'est le vote.

M. Garon: Moi, je ne parle pas pour les dimensions, là. Je parle pour les charges. Pour les dimensions, ça a moins d'importance. Ça a de l'importance aussi pour la sécurité s'il n'est pas question de charges. Et je pense que, pour les charges, on devrait être très peu tolérants parce que les gens brisent les routes. C'est uniquement ça. C'est l'ensemble des citoyens qui paient, au fond, pour ça.

M. Couture: Le principe d'indivisibilité...

M. Garon: Oui.

M. Couture: ...où la réglementation est restrictive.

M. Garon: En tout cas, si c'est indivisible, je comprends que c'est compliqué. Là, à ce moment-là, il s'agit de faire en sorte qu'ils passent par des routes choisies et il faut tenir compte d'un ensemble de circonstances. Si c'est indivisible, je comprends. Il faut transporter telle chose, on n'a pas trop le choix. On coupe des fils de téléphone. Il y a toutes sortes de choses aussi là-dedans. Et quand une charge est divisible, bien, moi, je dis: Prends deux camions.

M. Couture: Si je peux me permettre, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Couture?

M. Couture: ...pour le bénéfice du député de Lévis, les raisons pour lesquelles le ministre peut avoir besoin d'émettre des permis spéciaux sont, entre autres, pour des raisons de configuration de véhicules non prévus au règlement. Si on veut faire des expériences, des programmes de recherche ou des choses comme ça, que la réglementation ne permet pas, que ce soit pour des charges, pour des charges divisibles ou indivisibles, le ministre aura toujours le pouvoir de faire ce projet, de faire ces expériences-là.

On en avait un, programme, depuis 1986, qui s'est terminé en 1989-1990. Les véhicules qui étaient autorisés par le ministre seront inclus dans le règlement sur les charges et dimensions. Alors, le pouvoir de l'article 633, c'est seulement pour des cas qui sont exceptionnels et dont on aura toujours besoin. Ce n'est pas un pouvoir...

Je ne pense pas que le ministre outre passe ses pouvoirs. Dans toutes les provinces ou juridictions nord-américaines, les juridictions se conservent une latitude pour faire des expériences; sinon, on limite l'évolution technologique. Alors, l'article 633, ce n'est pas un ajout. Le pouvoir était déjà là et depuis un certain temps. Tout ce que ça fait, cet article-là, c'est que...

M. Garon: Il est là depuis quand?

M. Couture: L'article 633 est là, si je me souviens bien, depuis 1987.

M. Garon: Comment?

M. Couture: Depuis 1986-1987.

M. Garon: Il n'était pas là avant?

M. Couture: Non, mais on ne l'ajoute pas avec le présent projet, il est encore là.

M. Garon: Là, je comprends... 1987... Avant, il n'y en avait pas.

M. Elkas: On évolue.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On va évoluer.

M. Garon: On évolue dans le mauvais sens. C'est vraiment comme dans les autobus, avançons par en arrière!

M. Elkas: Bien, pas nécessairement. Ça, on vous le mentionne. C'est des choses indivisibles et, par exception, il peut y avoir des choses qu'on veut essayer; ce serait à nous de juger.

M. Garon: Non, c'est mieux comme dans l'État de New York, il n'y en a pas de permis pour des charges indivisibles.

M. Couture: Oui, mais dans l'État de New York, contrairement à ce qui avait été mentionné... En exemple, on a des trains routiers au Québec, qui vont présentement dans l'État de New York, et eux, leur réglementation ne permettait pas ça. Et ils ont été obligés, pour nous accommoder, d'émettre des permis spéciaux. Alors, on a des trains routiers qui partent de la région de Québec et qui s'en vont au terminal à Albany ou à Plattsburg. Et, sur le petit bout de route, la I-87, ils autorisent, par permis spéciaux, du chargement divisible. La configuration de véhicule n'est pas prévue à leur règlement alors ils émettent un permis spécial. C'est un moyen, finalement...

M. Garon: Là, on est pris avec deux versions.

M. Couture: Mais l'article 633, il n'y a rien de spécial à ça. C'est pour des programmes expérimentaux, essentiellement.

M. Vaillancourt: Le principe du divisible, où il devient plus grave, c'est dans le cas des surcharges. Si quelqu'un peut diviser sa charge, qu'il ne la divise pas et qu'il circule en sur-charge, on donne un permis. C'est grave parce que ça brise la route. Mais, pour des raisons, des fois économiques, des raisons, comme disait M. Couture, d'essai, il y a des permis de dimension...

M. Garon: Des raisons économiques?

M. Vaillancourt: Il y a des raisons. Bien souvent, il y a des projets spéciaux ou des projets expérimentaux...

M. Garon: Des raisons économiques, c'est quoi? Vous avez dit "des raisons économiques"...

M. Vaillancourt: Bien, des raisons économiques; si vous utilisez des moyens extraordinaires comme construire une autre route à côté pour transporter, par exemple, un chargement très large, et vous réservez la route à ce transporteur-là...

M. Garon: Bien, je vais vous poser une question bien simple: L'an passé - vous m'avez donné une liste - on a assigné 3508 permis comme ça. Il y en avait combien pour des expériences? Ce n'est pas 3508 expériences!

M. Elkas: Des choses indivisibles plus les dimensions, hein! Et vous le savez comme moi, il y avait une exemption...

M. Vaillancourt: Je vais vous dire ça.

M. Garon: Bien, ils ont dit que les charges indivisibles, c'est 100 à 150 par année. On me l'a déjà dit en commission parlementaire.

M. Elkas: Non, non. On l'a déjà débattu, ici.

M. Gauvin: Mme la Présidente, je peux ajouter...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet?

M. Gauvin: On avait déjà débattu à cette commission, et ça doit être en 1967, et je sais que ça se pratique en l'occurrence...

La Présidente (Mme Bélanger): En 1967?

M. Garon: En 1967? En 1967, on n'était pas là. Personne.

M. Gauvin:... en 1987, je me reprends, excusez!

La Présidente (Mme Bélanger): Parce qu'il me semble que vous n'étiez pas là, en 1967, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Si je me rappelle, ça se pratique dans l'État de New York, les charges divisibles, dans des conditions particulières où les deux parties doivent se transporter en même temps et qu'il n'y a qu'une seule partie qui est hors normes, ne serait-ce qu'au niveau des dimensions, et ce n'est pas un permis spécial en rapport avec le poids.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Couture? M. Vaillancourt?

M. Vaillancourt: Lorsque je vous mentionnais, M. Garon, "des raisons économiques", il y a eu, entre autres, les B-trains, les trains doubles, comme vous allez le voir ici, comme M. Couture vous montre. Il y a les trains doubles et il y a les quatre-essieux. Pour être compétitifs avec l'Ontario, M. le ministre a émis des permis quatre-essieux, pour faciliter le transport entre Toronto et Montréal, pour des raisons économiques...

Une voix: Pour des raisons expérimentales.

M. Vaillancourt:... mais sur un programme expérimental. En termes de dommages au réseau routier, on voit que ces véhicules-là, bien utilisés, font moins de dommages qu'un véhicule comme il y en a, qui ont une benne basculante, une seule unité.

M. Garon: Moi, je vais vous dire une affaire, je ne suis pas de cet avis-là du tout, parce qu'on dit que... J'ai été au Congrès de Eastern Régional Conference of Manchester, cet été, et justement il y avait des pamphlets qu'ils avaient distribués où il y avait trois vannes, qui étaient des trains routiers à trois. Ils disaient justement... Les gens qui étaient là parlaient contre ça et ils venaient expliquer aux parlementaires que...

M. Elkas: Pas pour la pesanteur...
(23 h 15)

M. Garon:... Non, pas pour la pesanteur mais pour la sécurité du public. Le coroner Bouliane dit, par exemple, que c'est une des causes d'accidents. Quand des trains routiers comme ça se promènent, je vais vous dire que ça déplace de l'air, hein! Et puis, quand vous passez avec une petite automobile, là, vous ne vous sentez pas gros dans votre automobile. Il est question de sécurité, aussi. Les trains routiers, là, qu'on est en train de faire... Soyons donc modernes. Vraiment, on en train de penser au

système "piggyback", le système d'organisation avec les chemins de fer, là. La citerne, on va la mettre sur un train, elle va s'en aller et, après ça, le tracteur ira la chercher à tel endroit. Il l'amènera. Pas besoin d'en avoir deux ou trois ensemble. Il faut avoir des choses intelligentes. Là, virer les autoroutes avec des trains de trois ou quatre vannes collées l'une sur l'autre, c'est fou raide ça!

M. Couture: M. Garon. M. le député de Lévis. Excusez-moi! Ça n'existe pas au Québec trois ou quatre trains, ça n'est pas permis.

Une voix: Ça n'est pas trois...

M. Couture: C'est ça; mais vous me parlez de trois ou quatre véhicules.

M. Garon: On me disait... J'étais au congrès...

M. Couture: Vous avez entièrement raison; lorsqu'on a un tracteur avec trois ou quatre semi-remorques, c'est dynamiquement peu stable et non sécuritaire.

M. Garon: Je peux vous montrer des photos. J'en ai.

M. Couture: Ce qui est autorisé ici, au Québec, et dans l'ensemble nord-américain, au Canada, c'est un tracteur avec deux semi-remorques. C'est ce qui est dynamiquement très stable. Cette étude-là a été financée par les provinces, les fabricants et le fédéral. C'est une étude de 3 000 000 \$ dans laquelle on conclut que le train de type "B", un tracteur avec deux semi-remorques, est une configuration très stable. Ce n'est pas nouveau. Et alors, en vertu des pouvoirs que le ministre avait depuis 1986, il y a eu des permis spéciaux pour ces véhicules-là.

M. Garon: Stables pour qui? Vous dites très stables.

M. Couture: Dynamiquement, le véhicule est très stable. Alors, il ne fait pas le louvoiement... À comportement dynamique.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit, là. Quand il se promène et qu'il passe à côté d'une voiture qui n'est pas grosse, le déplacement d'air est fort. Je vais vous dire, des fois, que... Ça dépend à quelle place ça arrive, ça. C'est qu'on dit que c'est dangereux pour la circulation! C'est dangereux pour l'automobile qui est à côté, ou bien la motocyclette, mettons, ou la petite voiture qui n'est pas grosse, cette affaire-là qui arrive, là, qui déplace une masse d'air! Il y a comme un effet, je ne sais pas, de suction ou... Il y a un effet par rapport à l'air environnant et c'est dangereux.

M. Vaillancourt: M. Garon, de tous ces permis dont vous parlez, tous les permis de quatre essieux, de B-trains, pour tous ces permis-là, dans la réglementation 2116, les charges au niveau axial sont diminuées. Les véhicules doivent avoir des configurations. Entre autres, le quatre essieux devra avoir obligatoirement trois essieux à terre et les charges vont être diminuées d'une façon appréciable. De 37 000 kilogrammes sur les quatre essieux à 32 000 kilogrammes sur les quatre essieux. Ce qui devrait nécessairement, du côté mécanique, améliorer beaucoup la performance de freinage et améliorer beaucoup aussi la performance au niveau du centre de gravité de ces véhicules-là. Alors, ce sont des bouchées qu'on prend et on s'en vient dans la réglementation pour stabiliser cette situation-là, de sorte que M. le ministre n'aura plus à signer ces permis spéciaux. Ils vont avoir, les gens, des baisses de charge au niveau des masses axiales et ça va rentrer tranquillement dans l'ordre.

M. Couture: Ces permis ont d'ailleurs été éliminés. M. le ministre a avisé tous les détenteurs de permis spéciaux le 15 juin 1989. Ça fait déjà presque un an aujourd'hui qu'il y a eu élimination des permis spéciaux et inclusion ou intégration de ces véhicules à la réglementation. Ce qui veut dire l'élimination d'environ 4000 permis spéciaux et réduction de charge.

M. Garon: Là, c'est parce que vous avez un article. Un article, ça donne des pouvoirs au ministre. Le pouvoir est là et les gens sont là pour s'en servir après. Cet article-là, si vous voulez, on va le laisser en suspens. On est jeudi soir, 11 h 20. On va le laisser en suspens et on va...

M. Couture: La seule raison, M. le député de Lévis, c'est pour des programmes expérimentaux... La seule raison.

M. Garon: Pourquoi ne le dit-on pas.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Couture, vous avez dit quoi?

M. Couture: La seule raison pour laquelle un ministre devrait se garder un pouvoir, c'est pour faire des programmes expérimentaux, pour ne pas limiter l'évolution technologique des véhicules. Si, demain, un transporteur ou un fabricant nous propose un véhicule avec une nouvelle configuration et que le règlement ne nous le permet pas, il n'y a aucune possibilité. Alors, avec cet article-là, le ministre peut avoir une possibilité de faire un essai et des expériences, de faire un programme de démonstration et là, si le programme est concluant, à ce moment-là, nous, on peut intégrer à la réglementation ces véhicules-là. Si on n'a pas ce pouvoir-là, on ne peut rien faire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais ça, ça veut dire que l'article serait rédigé différemment. Si on dit, ça ne devrait être rien...

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que le ministre, c'est par réglementation qu'il peut...

M. Garon: Non, non, ça n'est pas ça que monsieur dit...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, c'est ça qu'il dit.

M. Garon: Il devrait se garder ce pouvoir seulement pour...

M. Couture: Les programmes expérimentaux.

M. Garon: Bien là, c'est autre chose, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Par règlement.

Mme Bilodeau: Oui, mais c'est déjà la loi. Si vous me permettez, l'article 633 du Code actuel prévoit que le pouvoir du ministre est limité à des circonstances exceptionnelles.

Ce qu'on vise ici, M. le député, c'est combler une lacune. Autrement dit, une personne qui a un permis spécial de circulation délivré par la Société de l'assurance automobile, suivant des conditions établies par règlement, doit les respecter.

À l'article 463, on avait oublié ou omis à l'époque, quand on a créé l'article 633, le pouvoir du ministre, dans des circonstances exceptionnelles, d'obliger la personne à respecter ces conditions-là. On ne peut pas poursuivre; ce n'est pas sanctionnable. C'est important.

Je vais le reprendre en d'autres mots si ...

M. Garon: Je comprends ce que vous dites, là.

Mme Bilodeau: Autrement dit, quelqu'un qui a un permis spécial de circulation délivré par le ministre pour des circonstances exceptionnelles, pour faire une expérience, n'est pas obligé de respecter les conditions et les formalités attachées à son permis. On va lui en donner, on va lui en étiqueter, des conditions. C'est une lacune du Code actuel qu'on vise à combler. Ce n'est pas sanctionnable, si vous voulez.

M. Garon: Je comprends ça...

Mme Bilodeau: Même à l'article 513 qui crée l'infraction; puis, on va le voir plus loin.

M. Garon: Ce que vous dites est correct. Je comprends. Mais c'est à l'occasion de cet article-là que je discute du fond de la question. Je comprends ce que vous voulez dire.

Mme Bilodeau: Je comprends aussi.

M. Garon: Et à ce moment-là, moi, je me dis, écoutez, la Société... On n'est plus dans les charges ou les expériences, là. La Société de l'assurance automobile a émis 15 000 permis pour des charges excédentaires, puis le ministre en a émis 3500 ou au-dessus. Ça veut dire que ça fait environ 18 500 expériences. Là, ça commence à faire du stock.

M. Elkas: En fait...

M. Garon: Ne nous demandons pas pourquoi nos routes s'effoient.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vaillancourt...

M. Gauvin: C'est un ministre très actif...

M. Elkas: Mais c'est en réduction.

M. Gauvin: ...au niveau des expériences.

M. Garon: Bien, je ne suis pas certain que c'est lui-même qui fait ça, là.

M. Elkas: C'est en réduction, là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vaillancourt.

M. Garon: Je ne suis pas sûr que c'est lui-même qui fait ça. Il délègue ça à quelqu'un d'autre.

M. Vaillancourt: J'ai ici, M. Garon, les chiffres des permis spéciaux émis par la Société, combinés avec le ministère, parce que le ministère fait une expertise. Pour tout ce qui est permis spécifique, le ministère étudie chaque trajet, compare avec la possibilité des structures...

M. Garon: Oui, oui.

M. Vaillancourt: ...demande au transporteur d'utiliser tel véhicule plutôt que tel autre, d'utiliser tant d'essieux pour utiliser les structures, les parcours, les chaussées aussi.

M. Garon: Oui, oui.

M. Vaillancourt: Entre autres, en période de dégel, il n'y a plus de permis général de surcharge en vigueur. Tout tombe. Mais les travaux continuent parce qu'il y a des permis, après

étude, qui sont donnés sur une base spécifique.

J'ai ici les chiffres des permis spéciaux émis depuis 1981.

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: Ça inclut les permis de toutes classes. Généralement, la majorité des permis, dans une large proportion, sont des permis de dimensions: sur dimension des fardiers larges ou sectionnelles, des machineries agricoles, de tout genre de transports.

Maintenant, au niveau des surcharges, en 1989, il y a eu 3388 permis sous étude d'émission...

M. Garon: Par qui?

M. Vaillancourt: ...à différents transporteurs.

M. Garon: Par qui? Par le ministre?

M. Vaillancourt: Autorisés par la Société, à la suite d'une expertise de la direction des structures du ministère.

M. Garon: Vous voulez dire sur la recommandation du ministère?

M. Vaillancourt: Sur la recommandation du ministère.

M. Garon: Ça veut dire, ça, que c'est ceux au-dessus de la charge émise, ceux que le ministre autorise par-delà le pouvoir...

M. Vaillancourt: Le ministre, généralement, ne touche pas à ces charges exceptionnelles. Vous comprenez, quand la direction des structures du ministère...

M. Garon: Non, non, mais c'est quelqu'un qui a un pouvoir délégué au ministère. C'est ça que vous voulez dire par "le pouvoir du ministre". C'est parce que je veux dire, là, vous avez la charge, tel montant de la charge... On disait, je ne me rappelle pas, c'est 57 000 kilos. La Régie peut aller jusqu'à 61 000; je ne me rappelle pas si c'est 61 300 ou 61 500...

M. Vaillancourt: 77 000 dans l'ancienne directive, 70 000 dans la nouvelle directive. Au-dessus de tout ça, c'est un comité, qui est le comité hors normes, qui peut recommander plus.

M. Garon: Au-dessus. Mais ça, c'est...

M. Vaillancourt: Qui peut recommander plus...

M. Garon: C'est le pouvoir du ministre, ça. Mais, lui, il a dû le déléguer à quelqu'un.

M. Vaillancourt: Ça s'en va à la Régie.

M. Garon: Ah oui. Il autorise la Régie à...

M. Vaillancourt: Il autorise la Régie, ça s'en va à la Société...

M. Garon: Oui.

M. Vaillancourt: Avec la nouvelle directive, ces permis spéciaux, ça va à la Société. Ça rentre dans la réglementation.

M. Garon: C'était ça avant.

M. Vaillancourt: Ça ne va pas au ministre.

M. Garon: Non, non, je comprends. On ne se comprend pas, là.

M. Vaillancourt: Ce que le ministre émet comme...

M. Garon: Il y a les charges normales, là, jusqu'à un maximum. Au-delà de ça, la Société peut, d'elle-même, autoriser des dépassements. Mais, au-delà de ça, c'est le ministre qui peut autoriser la Régie à le permettre.

M. Vaillancourt: Avec la nouvelle réglementation, à la suite de la recommandation du comité hors normes, comité d'expertise, la Société peut émettre un permis suivant les conditions du comité. Elle veut émettre le permis pour circuler, sur une base unitaire. C'est un permis qu'on appelle, dans le jargon du nouveau règlement, un permis spécifique. M. le ministre, ce qu'il émet, ce sont des permis pour les quatre essieux, les B-trains pour faciliter l'échange au niveau des programmes expérimentaux, faciliter les échanges entre les... Vous comprenez, s'il y a des charges exceptionnelles et que le ministère est contre ces charges exceptionnelles là, on ne se retournera pas de bord pour recommander au ministre de les signer. On voit une interdiction totale. Mais ces véhicules-là, pour lesquels il y a eu des programmes expérimentaux, entre autres, les quatre essieux et les B-trains... C'étaient des programmes expérimentaux. Le programme s'est avéré correct. Par contre on a dit: Maintenant, c'est fini cette étape-là; on vous met dans le règlement, on baisse les charges et on va recommander au ministre de ne plus émettre de permis spéciaux pour ces véhicules-là.

M. Garon: Oui, je vous écoute.

M. Vaillancourt: Ça va réduire considérablement le nombre de permis spéciaux émis par le ministre. On évalue à à peu près une centaine, maximum, les permis spéciaux émis par le ministre, par année, pour des raisons, encore, expérimentales; parce qu'on n'est pas sûrs qu'on

doit le rendre officiel dans la réglementation. Il y a encore des étapes et des validations à faire de ce côté-là avant de le placer dans la réglementation.

Entre-temps, pour ne pas pénaliser les transporteurs qui sont propriétaires de ces **véhicules-là** ou pour des raisons économiques d'échanges de transport avec les autres provinces - les autres provinces donnent ces autorisations-là alors qu'au Québec on hésite à les mettre sur une base réglementaire pour des raisons de sécurité et des raisons spécifiques au Québec - à ce moment-là, on attend et on est prudent. Alors, à ce moment-là, on va **faire** comme pour les quatre essieux et les B-trains. Lorsqu'on va être sûrs de notre coup, on va les mettre dans le règlement ou on va recommander au ministre d'arrêter l'émission de ces permis-là pour redonner vraiment à l'article 633 son cachet exceptionnel. La raison fondamentale pour laquelle... Parce que, écoutez, si vous émettez 6000, 7000 permis par année, ce n'est plus une exception.

M. Garon: J'ai aimé quand vous avez dit "son cachet exceptionnel".

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): 6000 à 7000 permis, c'est exceptionnel qu'il puisse les émettre?

M. Vaillancourt: C'est exceptionnel parce que ce n'était pas dans le règlement mais...

La Présidente (Mme Bélanger): 6000 à 7000, c'est exceptionnel?

M. Vaillancourt: Le nombre est presque exceptionnel; il est extraordinaire.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'appelle plus ça exceptionnel, j'appelle ça extraordinaire, effectivement. Alors, l'article 167...

M. Vaillancourt: J'ai les chiffres des permis spéciaux ici, M. Garon; ce sont les statistiques émises et, après entente avec nos collègues de la Société, on peut les déposer ici.

M. Garon: Sur les 3300...

M. Vaillancourt: Vous avez tout ça ici, sur ces trois...

M. Gauvin: M. le député de Lévis va avoir suffisamment de documents pour être probablement ministre des Transports par intérim, au besoin.

La Présidente (**Mme Bélanger**): Est-ce que, sur ça, on voit que le député de Montmagny-L'Islet a eu des permis d'exception?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Le transport, c'est très intéressant. Et vous savez que, dans une perspective de libre-échange nord-américain, moi, je pense que c'est à peu près un des ministères les plus importants. Quand je dis un des ministères, je ne veux pas dire un sur trente mais un sur cinq. À mon avis, c'est un des ministères les plus importants dans une perspective de libre-échange.

M. Couture: ...ce que Mme la présidente du comité mentionnait, c'est parce qu'on a peut-être l'impression aussi que les permis qu'un ministre signe, ce sont des fois des avantages qu'on donne à certains commettants de comté ou des choses comme ça. Les permis que le ministre signe, c'est dans le cadre d'un programme très strict. C'est un programme expérimental. Il y a des écrits, c'est très structuré. Ce n'est pas quelqu'un qui fait une demande et oui, vous, je vais vous donner un permis; vous, je ne vous donne pas de permis parce que vous n'êtes pas du bon parti ou des choses comme ça. C'est un programme...
(23 h 30)

M. Garon: Non, je n'ai jamais dit ça.

La Présidente (Mme Bélanger): J'espère...

M. Garon: Nous autres, on a tout simplement dit qu'on était trop permissif. On n'a jamais dit... On n'a jamais été **au-delà** de ça, là.

M. Couture: Non, je voulais simplement enlever le doute dans l'esprit, s'il y en avait.

Une voix: On n'a jamais dit que nos membres n'en avaient pas assez.

M. Garon: Quels membres?

Une voix:...

M. Garon: Non, on en donnait trop, point. Mais on n'a pas dit autre chose.

M. Elkas: Toutes les réglementations... Les nouveaux règlements sur les permis spéciaux, Mme la Présidente, à remettre au député de Lévis.

Une voix: C'est le cahier dont on vous parlait ce matin.

M. Elkas: Ce dont on parlait ce matin. On veut que tu en fasses la lecture pendant les fêtes.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne trouvez pas que c'est gâter le député de Lévis que de lui donner toutes ces informations-là?

M. Elkas: Il mérite d'être gâté de temps en temps.

Une voix: Évidemment, la transparence!

La Présidente (Mme Bélanger): La transparence du gouvernement.

M. Elkas: O.K. Let's go!

La Présidente (Mme Bélanger):...

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Mais, vos trois pages de... Les permis de ça... Êtes-vous en train de les faire photocopier?

Une voix: Oui.

M. Elkas: O.K. Qu'est-ce qu'on fait, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 167 est-il adopté, M. le député de Lévis?

M. Garon: J'aimerais mieux le laisser en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Encore?

M. Garon: Oui, je vais vous dire...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez besoin d'autres informations?

M. Garon: Non, mais c'est parce qu'il y a un ensemble d'affaires. Dans les articles qu'on a laissé en suspens, souvent, je suis revenu moi-même pour dire... On a essayé d'éclairer le plus possible, alors, ce n'est pas le but de...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 167 est suspendu. J'appelle l'article 168. M. le ministre.

M. Elkas: Cette disposition a pour objet de créer l'obligation des titulaires d'un permis d'escorte de fournir un service d'escorte à un véhicule hors normes pour lequel un permis spécial prévoit la circulation avec escorte, de manière à sanctionner directement dans l'article 514 toute infraction. Elle impose également au conducteur du véhicule d'escorte l'obligation de porter avec lui le permis d'escorte de la même manière qu'elle oblige le conducteur du véhicule hors normes à porter avec lui le permis spécial de circulation.

Il est envisagé de modifier le pouvoir réglementaire pour assujettir l'escorteur à une réglementation de manière à l'associer réellement à l'application des conditions afférentes au permis spécial de circulation et de favoriser le développement de services d'escorte spécialisés. Salut!

La Présidente (Mme Bélanger): M. Normand, des structures...

M. Elkas: M. Normand, des structures.

M. Garon: ...les nouveaux?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous anticipez combien d'escortes? Il y a combien d'escortes par année?

M. Normand (Jean): Est-ce que je pourrais parler, peut-être, d'où ça vient? Parler des structures et peut-être qu'on pourra essayer de déduire le nombre et tout ce qui pourra en sortir?

M. Garon: O.K.

M. Normand: Vous savez, il y a eu des documents qui ont été sortis où on a parlé des problèmes associés avec les ponts. Il y a 8500 ponts au Québec. Il y en a...

M. Garon: Quand vous dites 8500 ponts, c'est quoi la définition d'un pont? Parce qu'il y a des calvettes ou des... Et ça passe... Quand on appelle ça un pont, ça part de quel...

M. Normand: Ce qui figure à notre inventaire, c'est les structures supérieures à quatre ou cinq mètres. En bas de...

M. Garon: Quatre ou cinq mètres de...

M. Normand: De portée ou de...

M. Garon: De large.

M. Normand: Bien, oui... Quand on traverse un cours d'eau de quatre ou cinq mètres, on fait une boîte en béton ou un tuyau ordinaire et on appelle ça un ponceau; et il ne figure pas à l'inventaire comme étant une structure.

M. Garon: Oui.

M. Normand: Quand on dépasse environ... Je vous donne ça de mémoire. C'est de l'ordre de quatre à cinq mètres. Là, il figure à l'inventaire comme étant un pont.

M. Garon: J'aurais pensé que c'était plus que ça.

M. Normand: Alors, ça, il y en a 8500. Il y en a environ 450 qui sont affichés inférieurs aux charges légales, pour des chargements inférieurs aux charges légales. Alors, vous allez avoir un pont qui est affiché à 15 tonnes, 20 tonnes. Il y a les ponts couverts, il y a...

M. Garon: 400 ou 500 vous dites?

M. Normand: 450 environ.

M. Garon: 450.

M. Normand: C'est un nombre qui augmente à mesure qu'on fait des évaluations. Le nombre va en augmentant. Il y a aussi environ 3300 ponts qui ont été construits avec des normes de chargement antérieures à 1955 à peu près. Et, là, on avait beaucoup de ces ponts-là qui ont été construits pour des chargements inférieurs, disons, à 70 000 ou 72 000 livres, ce qu'on appelait le train de véhicule **H20-S16** qui est une norme américaine de véhicule qui a été utilisée à partir, à peu près, de 1945 aux **États-Unis**. Ici, il y en a eu de construits avec cette norme-là, **peut-être** en 1948 ou en 1950. Mais on obtient pas mal la certitude de construction avec ces **standards-là** à partir de 1955.

Alors, les 3300 ponts qui ont été construits avant ça ont été construits avec des standards qui étaient inférieurs et on peut avoir des standards qui sont même très bas. Ce qui arrive... Si, dans certains cas, on a été capables d'afficher pour des chargements inférieurs aux charges légales, on a donné des permis spéciaux annuels pour aller sur toutes les routes du Québec avec des chargements supérieurs aux charges légales. Pensons aux gens qui transportent des "bulldozers" pour aller faire du creusement de fermes. Il y a eu toutes sortes de permis de cette catégorie-là qui ont été donnés pour aller partout.

Alors, on s'est dit: La première chose, peut-être, à restreindre sur les ponts qui nous inquiètent le plus, ce sont les véhicules qui marchent avec des permis spéciaux pour avoir le droit d'aller partout. Pour ceux qui demandent un permis unitaire, on fait une analyse spécifique dans chacun des cas et on est en mesure de dire s'ils peuvent passer sur des ouvrages avec sécurité; et lorsqu'on trouve qu'il y a des inquiétudes, on peut ajouter des conditions.

Alors, notre premier objectif est de restreindre la circulation des permis qui sont dits généraux. Pour ça, on veut procéder à un affichage des 3300 structures et avoir des impositions particulières. Lorsqu'il faut absolument passer sur une structure, on dit, par exemple, que le pont... Je ne sais pas... De n'importe quelle municipalité... Il y a un transporteur qui a un permis spécial, il doit aller de l'autre côté et c'est le seul passage qu'il peut avoir. On peut quand même lui donner un permis spécial avec des conditions additionnelles qui se

trouvent à restreindre les efforts dans la structure. On peut demander au véhicule de passer à plus basse vitesse, de passer au centre du pont, et alors, à ce moment-là, il est seul et ça interdit la possibilité de rencontrer sur le pont. Ainsi, on peut permettre de passer avec des charges qui sont supérieures.

Et quand on donne un permis comme ça, encore faut-il s'assurer que le permis va être respecté. Alors, ce qu'on a voulu faire, c'est de créer l'obligation pour celui qui est détenteur d'un permis de s'engager une escorte, qui serait une entreprise différente, et qui obtiendrait, elle aussi, un permis avec une forme d'accréditation pour faire ce type de travail; elle pourrait perdre son permis si elle ne respectait pas les conditions qui y sont afférentes. Ça ne dégage pas l'obligation d'un travail fait par des contrôleurs routiers mais, au moins, ça commence à donner beaucoup plus de sérieux à l'utilisation d'un permis spécial.

Les gens, dans le passé, disaient à la Société: Jusqu'où donnez-vous les permis? Et, par la suite, ils faisaient des déclarations comme ça pour obtenir des permis. Ce n'était pas vraiment sérieux! Alors, ce qu'on veut faire, c'est, à partir des exigences qu'il y a au niveau des structures, mettre un affichage et s'assurer que, pour les chargements qui sont les plus élevés, on crée l'obligation d'avoir une escorte. Ça n'est pas le type d'escorte qu'on connaît présentement pour les véhicules qui sont plus larges ou plus longs, qui est juste un petit véhicule d'accompagnement qui est à l'avant. L'escorte à laquelle on fait référence, c'est un véhicule... Quelqu'un qui va devoir confirmer que le transporteur, avant même de partir, rencontre les conditions qui sont mises dans le permis et qu'il suit, tout le long de son trajet, toutes les conditions qui lui ont été imposées. Alors, le véhicule est beaucoup plus en sécurité et nos structures vont être plus en sécurité.

Une voix: Mme la Présidente, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: Pour ajouter à l'information. Ce type d'escorte, ça devient un peu une caution pour le ministère des Transports de s'assurer que... Plutôt perçu comme ça.

M. Normand: C'est une caution, et les infractions... Parce que, si jamais le permis n'est pas respecté, celui qui agit comme escorteur devient aussi coupable des infractions qui sont commises.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, M. le ministre, j'aurais une question à vous poser. J'ai, dans mon comté, une usine de...

M. Garon: Granite, de granite?

La Présidente (Mme Bélanger): Du granite, j'en ai beaucoup, mais... Non, ça, ce n'est pas important parce que l'axe...

M. Garon: En tout cas, c'est pesant. Ha, ha, ha! Des gros blocs...

La Présidente (Mme Bélanger): Les axes; ils peuvent mettre la masse en avant et en arrière. Mais j'ai aussi un transporteur de chaux qui, à un moment donné, part avec une charge qui est supposément uniforme et, dans Mégantic-Compton, il y a beaucoup de côtes et il y a tout ce que vous voudrez. Et la chaux qui, quand ils font le chargement, est uniforme, à un moment donné, s'ils montent une côte, la charge s'en va, change d'axe. Et souvent ces gens-là ont été arrêtés, parce que, à un moment donné, la charge n'était pas uniforme sur l'axe. Alors...

M. Elkas: Les essais qui ont été faits... On vient de m'aviser que les essais qui ont été faits... Ça ne se déplace pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça se déplace.

M. Elkas: Ça se déplace... Allons, les experts, où est-ce qu'ils sont, là?

La Présidente (Mme Bélanger): D'après les transporteurs, on me dit que ça se déplace.

M. Gauvin: Je serais beaucoup plus inquiet, M. le ministre, par la petite expérience que j'ai dans le transport, que le chargement devienne diversifié par rapport à la turbulence; c'est ce qu'on appelle en anglais la "drift", qui aspire une certaine partie du chargement s'il est mal couvert.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas par le...

M. Normand: Ça dépend là... Ça dépend tout simplement quelle sorte de semi-remorque... Est-ce qu'on parle du même type de véhicule, une semi-remorque fermée, ou ouverte, ou comme une benne basculante...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non, ce n'est pas fermé. Ils font du transport de chaux.

M. Garon: Ils mettent une couverture sur le dessus pour que ça ne parte pas au vent.

La Présidente (Mme Bélanger): Même... S'il y a de la chaux, là, même s'il y a une couverture, ils mettent une charge uniforme et, à un moment donné, ils montent une côte, la chaux glisse et,

à ce moment-là, ils arrivent à la pesée et ce n'est pas à la même place.

M. Normand: Nous, c'est tout ce que... Il y a plusieurs transporteurs qui nous ont affirmé ce fait-là et il n'y a rien de mieux que de faire des essais parce que, en fait, tout le monde peut avoir raison. Mais quand on fait des essais avec des véhicules, on fait un chargement; on a simulé plusieurs chargements, on a vérifié sur le poste de contrôle à plusieurs... Entre autres, l'essai qui a été fait dans ce cas-ci, c'est à la balance de Candiac, avec des cimentiers de cette région-là - soit de la chaux ou du ciment. Je peux vous assurer que, à plusieurs reprises, le ministère des Transports du Québec a fait cette expérience-là et également le ministère des Transports de l'Ontario. Parce que c'est un des premiers arguments que les transporteurs vont faire valoir, qu'un déplacement de chargement veut dire des surcharges aux essieux. Alors, on a fait ces expériences-là et ça s'est avéré qu'il n'y a pas de déplacement. Il y en a un, mais c'est un tassement vertical, vers le bas.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, si vous étiez dans la Montérégie; la Montérégie, c'est un terrain plat. Mais si vous arrivez dans Mégantic-Compton, où il y a des grosses côtes, il y a, à un moment donné, un déplacement de charge.

M. Normand: Je pense que la meilleure chose qu'on pourrait faire, c'est refaire d'autres essais pour essayer de revoir, encore avec les gens, pour prouver qu'effectivement il n'y a pas de déplacement.

M. Elkas: Où on a des problèmes, c'est avec le bétail... Les animaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. On n'a pas d'animaux, c'est de la chaux, M. le ministre.

M. Elkas: Là, les animaux, par exemple, ça, c'est un problème; ils se promènent...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas des chats, là!

M. Elkas: Il y a une tendance. Les animaux vont dans les camions, ils...

M. Garon: Mais ils n'ont pas intérêt à aller trop du même bord parce qu'ils s'étouffent. Un chauffeur de camion, il n'a pas intérêt à ce que les vaches ou bien les agneaux se retrouvent dans le fond et que là il y en a qui meurent. Ils peuvent mourir.

M. Elkas: Ils n'ont pas une tendance à se placer dans le même coin, là, ils n'ont pas peur? C'est ce qu'on m'avait dit.

M. Garon: Moi, je vais vous dire une chose: J'ai toujours été partisan de transporter les animaux morts, pas vivants. C'est pour ça qu'on mettait les abattoirs dans les campagnes...

Une voix: Il faut les pendre...

M. Garon: Non, non. Ils les attachent et, après ça... C'est parce que, dans les voyages, les animaux perdent du poids; il y en a qui meurent, il y a le stress... Vous savez, un animal qui a été sur une ferme toute sa vie, à un moment donné, vous l'embarquez à bord d'un camion pour lui faire faire un 250 milles; il se demande ce qui vient de lui arriver ou s'il est dans un voyage cosmique, là, hein! Il fait des mauvais rêves; je vous dis qu'il a des cauchemars. Ha, ha, ha! Pensez-y, le stress que ça...

Assez que, dans l'agneau... Un petit abattoir de Luceville s'est agrandi dans le bout de Rimouski parce qu'avant les agneaux montaient à Lévis. Ils montaient dans la région de Québec et ils étaient vendus à l'encan. Mais, en montant, il y en avait plusieurs qui mouraient. **Ceux** qui ne mouraient pas perdaient du poids. Le stress. Un animal, c'est comme un être humain dans le stress. Alors, ils ne transportaient pas loin, à Luceville, ils avaient une entente. **Ils** les transportaient après ça dans des **boîtes réfrigérées** sauf que c'était bien plus économique pour les gens. En plus, c'est qu'on défaisait le développement régional avec ça. Pourquoi, dans le coin, ils n'auraient pas les retombées économiques de leur production? Alors, ça arrivait... Il y avait moins de pertes, un meilleur rendement économique et, dans le transport, un animal mort, il ne perd plus de poids après ça.

(23 h 45)

M. Elkas: Bon, 168, 169.

M. Garon: Imaginez-vous... Moi, je pense au gars... Quand on voyait des choses... Je vais vous donner un exemple. Le transport de vaches au Mexique. On veut amener des vaches au Mexique.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien là, on n'est pas rendus au Mexique.

M. Garon: Il y a des vaches qui allaient en avion mais il y en a qui étaient en camion. Je pensais au pauvre camionneur. Parce qu'une vache en camion, pour aller au Mexique, elle ne peut pas rester rien que dans la boîte; il faut que tu la fasses sortir de temps en temps. Le camionneur aussi. Imaginez-vous, quand vous sortez toutes les vaches du camion. Il faut les rentrer dans le camion après.

Une voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Des fois, c'est du sport, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): ...sur ça...

M. Garon: Elle ne doit pas...

La Présidente (Mme Bélanger): ...168...

M. Garon: ...aimer l'expérience. Ça ne rentre pas facilement dans le camion. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, sur ce, l'article 168 est-il adopté?

M. Garon: Attendez un peu, là. Oui, oui. Quels genres de charges vous visez par les escortes?

M. Couture: Ce qu'on vise, c'est justement les charges les plus élevées, parce que, quand on arrive avec de la dimension... Moi, ce qui m'intéresse particulièrement, c'est le poids. Au niveau des structures, là, c'est le poids. On a vu des gens qui faisaient de fausses déclarations...

M. Garon: Ah! Ils ne passaient pas par le chemin qu'ils avaient dit.

M. Couture: Bien oui. Il y en a un qui a eu sa photo dans le journal dans la région de Montréal et il avait fait des fausses déclarations. Ils disent n'importe quoi. Alors, quand il y a une escorte, c'est sa responsabilité à lui, c'est lui qui paie son escorte...

M. Garon: Oui, mais...

M. Couture: ...c'est l'escorte qui doit s'assurer que les déclarations qui ont été faites sont valables. Et, nous autres, on peut toujours faire un contrôle une fois de temps en temps pour s'assurer que les escortes donnent un bon service.

M. Garon: Comme c'est lui qui choisit l'escorte, il va avoir tendance à prendre une escorte qui est moins sévère.

M. Couture: Mais s'il se fait prendre, lui, ce n'est pas gratis, hein? Et, pour l'escorte, ce n'est pas gratis non plus. Et l'escorte, si elle en fait de façon régulière - parce qu'il y en a quand même beaucoup de transport de cette catégorie-là - je pense qu'elle va perdre sa job. Alors, je trouve que c'est vraiment une mesure qui contribue à améliorer la sécurité du réseau et l'usage qui en est fait.

M. Garon: Qui va donner les permis d'escorte? Est-ce que ça va être la Société de l'assurance automobile...

M. Couture: Oui, oui.

M. Garon: ...qui va contrôler les escortes?

non divisibles.

M. Elkas: Qui va donner les permis.

M. Garon: Mais pourquoi n'est-ce pas marqué? Si...

M. Couture: Ah! Les permis, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est M. Vézina qui va donner ces permis-là.

M. Couture: Il faudrait se référer à un véhicule hors normes. Quand on parle d'un véhicule hors normes, ce que ça veut dire... Mais, pour nous, ce sont des véhicules...

M. Garon: Bien, je ne sais pas si c'est M. Vézina...

M. Garon: Ce serait bon si on disait que c'est pour des chargements non divisibles. Si on le disait dans la loi, on ne pourrait pas le donner pour **autre** chose.

M. Elkas: Non, hein?

M. Vézina: Ce n'est pas moi qui fais ça.

Une voix: Qui les donne?

Mme Bilodeau: C'est dans le règlement sur le permis spécial. Vous l'avez...

La Présidente (Mme Bélanger): Qui les donne, ces permis-là?

M. Garon: Oui mais, normalement, c'est la loi qui limite. Le règlement vient... Là, c'est parce que vous mettez la limitation dans le règlement, mais elle n'est pas dans la loi.

Une voix: La Société...

M. Garon: Bien oui. C'est M. Vézina.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est M. Vézina.

Mme Bilodeau: Les conditions attachées à un permis spécial, les conditions de délivrance et les conditions attachées à un permis sont prévues dans le règlement sur le permis spécial de circulation qui est en vigueur et que vous allez retrouver dans les documents qu'on vous a remis dans le cahier. Et là on prévoit que c'est pour un chargement qui est indivisible. Ce sont toutes des normes qui sont prévues dans la réglementation.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous envisagez combien d'escortes par année?

M. Garon: Mais pourquoi vous ne marquez pas ça dans la loi?

M. Couture: Disons que des permis spéciaux, des permis dits généraux, on pense qu'il y en a eu... J'ai fait un petit calcul rapide tout à l'heure, il y en aurait eu à peu près 3500 qui auraient été émis. Et ça, ce sont des gens qui vont être arrêtés au niveau des ponts et l'affichage de leur permis ne deviendra pas valide. On va devoir avoir un permis spécifique. Maintenant, les permis spécifiques, les permis unitaires, eux, à ce moment-là, vont avoir cette exigence-là probablement pour tous ceux qui excèdent 75 000 kilos. L'ordre de grandeur, c'est en haut de 75 000 kilos.

Mme Bilodeau: C'est parce que ça devient tellement normatif, il y a tellement de normes, que c'est de nature plutôt réglementaire que de nature législative.

M. Garon: Mais vous disiez tantôt que, ce que vous visiez, c'étaient des grosses charges, principalement pour la protection des structures; vous disiez "des grosses charges". Là, vous parlez de 3500. Il y en a combien là-dedans qui seraient des charges divisibles ou indivisibles?

M. Garon: Bon, je comprends, là, que vous voulez dire que l'encadrement est réglementaire; mais que ce soit une charge divisible ou indivisible, c'est **au** niveau des principes, ça. C'est au niveau des genres.

M. Couture: Toujours des chargements non divisibles.

Mme Bilodeau: C'est vraiment une condition attachée au permis spécial. Toutes les conditions qui sont attachées à un permis, généralement - que ce soit un permis de conduire... - c'est prévu par **voie** réglementaire. C'est très clair dans la réglementation. Je pourrais vous pointer...

M. Garon: Il y en a tant que ça?

M. Couture: Ah! Oui. On ne donne pas de permis spéciaux, poids et dimensions avec étude au niveau des structures, à des chargements divisibles. C'est uniquement pour des chargements

M. Garon: Je comprends ça. Je comprends ce que vous me dites là. Mais, si c'est ça, pourquoi ne pas la mettre dans la **loi**, la limitation aux charges, la restriction aux charges indivisibles?

Mme Bilodeau: Comme je vous le dis, ça fait partie des conditions attachées au permis; et toutes ces conditions-là se retrouvent généralement dans la réglementation, dans toutes les réglementations relatives aux permis. C'est très clair dans la réglementation qui a été adoptée et qui a été publiée.

M. Garon: Oui, mais, moi, je vais vous dire une affaire, là. Je comprends ce que vous me dites. Mais, quand je regarde les chiffres qu'on vient de voir - je n'ai pas eu le temps de les examiner en détail, là - quand je vois les permis de plus de 57 800 kilos prévus dans la directive et hors directive, incluant les permis signés en vertu de l'article 633, je remarque que le nombre augmente considérablement: en 1985, 2160; en 1986, 2309; en 1987, 4810; après ça, en 1988, 6455; puis, en 1989, 6676. C'est des permis! Ça a triplé en quelques années. C'est des charges indivisibles qui ont triplé en quelques années.

Mme Bilodeau: Je fais référence aux règlements sur le permis spécial de circulation; au chapitre 1, vous avez les catégories et les classes. Vous allez remarquer, notamment à l'article 2, toutes les classes de permis. Vous allez voir comme c'est technique sur le plan des dimensions, de la pesanteur, des chargements indivisibles, etc. Ce sont des normes qu'on qualifie... Peut-être que, là, je prends un langage de nature législative, le partage législatif et réglementaire. Ces normes sont de nature technique que, habituellement, elles sont de nature réglementaire; donc, elles sont prévues par règlement.

Je vous réfère à la première section du cahier...

M. Garon: Oui. Première section.

M. Vaillancourt: Je pourrais peut-être répondre, M. Garon, à l'augmentation des permis. Il y a eu au ministère, depuis trois ans, un vaste programme de terminaison, de finalisation d'un réseau de postes et d'aires de contrôle.

M. Garon: De...

M. Vaillancourt: D'un réseau de postes et d'aires de contrôle.

M. Garon: Ça veut dire quoi, là? Je ne comprends pas.

M. Vaillancourt: Des postes de contrôle comme vous en voyez souvent à **Saint-Romuald**.

M. Garon: Des postes de pesantEUR.

M. Vaillancourt: Des postes de pesantEUR, des postes de pesée.

M. Garon: De pesée, oui.

M. Vaillancourt: Actuellement, au moment où on se parle, il y a 27 de ces postes permanents qui sont en opération. Le ministère a placé des peseurs dans ces postes-là, de sorte qu'il y a eu une augmentation du nombre de camions pesés au cours des dernières années, avec l'augmentation du réseau des postes de contrôle. À titre d'exemple, de mémoire, en 1989, il y a eu près de 2 000 000 de véhicules pesés, de camions pesés. Alors nécessairement, les gens prennent de moins en moins la chance de se faire prendre avec des surcharges, sans permis, ce qui crée plus d'achalandage au niveau de la demande de permis.

Je suis convaincu que le besoin, il y a deux ans, trois ans, était là peut-être, d'avoir des permis spéciaux; mais les gens sont plus craintifs de vouloir obtenir... de là la raison pour laquelle il y a eu une augmentation des permis. Ça a doublé depuis deux ans, trois ans.

M. Garon: Il faut dire aussi qu'en l'absence de contrôle routier les gens ne pouvaient pas être trop craintifs non plus.

M. Elkas: Ça commence à se sentir. Je vais vous donner des chiffres pour appuyer les démarches qu'on a faites dernièrement. Claude, as-tu les chiffres pour le blitz?

M. le député de Lévis, j'aimerais avoir votre attention, là. On est sérieux quand on dit que les opérations changent dans une nouvelle direction au niveau du contrôle routier. À **Matheson, Rouyn-Noranda, Notre-Dame-de-Lourdes, Témiscamingue et Louvicourt**, entre le 14 et le 26 octobre et le 4 et le 9 novembre, 18 jours ouvrables, il y avait 11 contrôleurs, 3 inspecteurs en vérification mécanique, donnant ces résultats: nombre de contrôles routiers, 885; nombre d'infractions à vie, 586; le montant des contraventions, 125 221 \$; nombre de véhicules soumis à une vérification mécanique, 612; nombre de défauts mineurs, 152; nombre de défauts majeurs, 13. Le blitz en Montérégie, au poste de pesée Des Cèdres, les 12, 13 et 14 novembre: 13 contrôleurs, 3 inspecteurs en vérification; nombre de véhicules routiers, 280; nombre d'infractions, 170; montant des contraventions, 54 195 \$; nombre de véhicules soumis à des vérifications mécaniques, 154; nombre de défauts mineurs, 97 et majeurs, 4.

Ce sont des opérations qu'on met en place en ce moment. Les gens sentent que le contrôle se fait. Même avec le nombre limité de contrôleurs routiers qu'on a sur place, les gens savent qu'on est sérieux. La réaction? L'industrie des camionneurs a accueilli cette démarche avec succès et ils sont très heureux de voir les démarches que le gouvernement prend dans ce domaine.

Ce que j'essaie de vous dire, c'est qu'on est très sérieux au niveau du contrôle routier.

M. Garon: On veut croire qu'on... Mais ce qui nous chicote, je vais vous dire ce que c'est. Avant, vous aviez le projet de loi 74 et, là, le projet de loi 108. On avait rencontré votre groupe pour des explications pour le projet de loi 74 et, ce qu'on a appris à ce moment-là, je vais vous le dire. Je ne contera pas de blagues mais c'est ça qu'on ne comprend pas dans l'affaire. On dit: Les charges extralourdes qui devraient normalement être escortées représentent environ 100 ou 150 voyages par année au Québec.

Il s'agit de charges indivisibles de 100 000 kilos et plus qui obtiennent un permis spécial de circulation du ministère des Transports ou de la Société de l'assurance automobile, parce qu'elles sont hors normes. Et, là, on nous dit qu'actuellement il s'agit de 3500. Là, on ne comprend plus, parce qu'on dit: Dans le temps, quand on a parlé du projet de loi 74, on parlait de 100 ou 150 charges et, là, M. Normand nous a parlé de quelque 3500 charges. Comment ça se fait qu'on... C'est les notes qu'on avait prises à ce moment-là, quand on parlait des escortes en vertu du projet de loi 74 qui a été changé pour le projet de loi 108.

C'est pour ça qu'on dit: Les chiffres, comment se fait-il qu'il y a une telle variation dans les chiffres? C'est ça qu'on ne comprend plus.

M. Vaillancourt: J'étais à la réunion où on a parlé de la loi 74, sur le projet de loi. Je ne me souviens pas qu'on ait parlé de 150 voyages pour des escortes. Tout ce que je sais, c'est qu'on donne à la direction des structures l'étude des permis spéciaux ou des permis unitaires. On en a étudié à peu près 3300 par année. Je pense que, dans la plupart de ces cas-là, il devrait y avoir une escorte.

Mais ce que je peux vous dire, c'est que des demandes pour des permis, il y en a plus maintenant qu'il y en avait il y a une couple d'années parce que les gens se rendent compte qu'il commence à y avoir plus de contrôle et ils sentent qu'on s'en va vers un besoin.

À un moment donné, on a rencontré un bonhomme qui opérait un commerce avec des grues, qui n'avait jamais demandé de permis. Jamais! Bien là, il a réalisé que ça prenait des permis, alors... Et ça, ça se trouve à fausser les statistiques. On peut dire que, avec les chiffres qu'on a eus l'année passée, peut-être qu'on en aurait émis pour 3000 voyages. Mais, une fois que tout ça va être en vigueur, peut-être que ce sera 5000, peut-être que ce sera 7000. Et quand on parle de chargements non divisibles, les gens qui opèrent avec des grues, aujourd'hui, c'est la base de la construction.

M. Elkas: On veut éviter le "free for all", c'est-à-dire... Les gens vont le savoir qu'on est sérieux et ils vont venir chercher les permis. Ils vont s'assurer des escortes. C'est ça qui est important. Tu sais les grues... L'association des grues... Les propriétaires de grues m'ont accroché, moi aussi. Je te le dis, ils essaient de faire leur "lobbying", c'est évident; parce qu'ils savent qu'on est sérieux.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, étant donné l'heure, est-ce que l'article 169 est adopté?

M. Garon: Adopté. On revient demain matin à 10 heures, de toute façon. Il est dépassé minuit, on n'a pas le droit de continuer.

La Présidente (Mme Bélanger): On ne veut surtout pas continuer, M. le député de Lévis.

M. Garon: Il est minuit et une. On regardera ça demain.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 0 h 2)