



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Sixième session - 31e Législature

Commission permanente des transports

**Étude du projet de loi no 4 - Code de la
sécurité routière (2)**

Le mercredi 4 février 1981 - No 43

Président: M. Claude Vaillancourt

Table des matières

Articles suspendus	B-1871
Infractions et peines	B-1873
La circulation	B-1874
Signalisation	B-1884
Feux de circulation	B-1887
Vitesse	B-1903

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président
M. Denis de Belleval
M. Michel Gratton
M. Bertrand Goulet
M. Hermann Mathieu
M. Léonard Lévesque
M. Jérôme Proulx
M. Jacques Baril

Abonnement: \$8 par année. L'exemplaire: 35 cents. Index \$2.
Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à:
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec G1A 1A7

Pour renseignements supplémentaires, téléphoner: 418-643-2890
Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le mercredi 4 février 1981

Étude du projet de loi no 4 - Code de la sécurité routière (2)

(Dix heures dix-huit minutes)

Le Président (M. Bordeleau): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission permanente des transports reprend ses travaux pour poursuivre l'étude article par article du projet de loi no 4, Code de la sécurité routière.

Les membres, pour la séance de ce matin, sont: M. Baril (Arthabaska), M. de Belleval (Charlebourg), M. Goulet (Bellechasse), M. Gratton (Gatineau), M. Grégoire (Frontenac), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. O'Neill (Chauveau), M. Proulx (Saint-Jean).

Les intervenants sont: M. Beauséjour (Iberville), M. Fontaine (Nicolet-Yamaska), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Michaud (Laprairie), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Perron (Duplessis), M. Verreault (Shefford).

M. Gratton: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Pourriez-vous intervertir M. Mathieu et M. Mailloux pour que M. Mathieu soit membre de la commission?

Le Président (M. Bordeleau): M. Mathieu remplacerait M. Mailloux, d'accord...

M. Gratton: Et M. Mailloux remplacerait M. Mathieu.

Le Président (M. Bordeleau): ... et M. Mailloux deviendrait intervenant. D'autres substitutions? Cela va?

M. de Belleval: On pourrait peut-être...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le ministre.

Articles suspendus

M. de Belleval: ... retourner à l'article 245, pour faire suite à une remarque du député de Bellechasse, pour lequel nous pourrions présenter un amendement, comme nous l'avions laissé entendre hier, sur l'histoire du pare-brise et des vitres qui doivent être libres de matières nuisibles pour la visibilité. On proposerait de remplacer

l'article 245 actuel qui dit: "Nul ne peut appliquer sur le verre transparent un matériel ou une matière qui a pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité qu'on doit en avoir de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule" par l'article suivant qui répondrait, je pense, aux préoccupations, entre autres, d'agents de la Sûreté du Québec, tel qu'expliqué hier par le député de Bellechasse.

L'article 245 serait remplacé par le suivant: "Le pare-brise et les vitres d'un véhicule automobile doivent être libres de toute matière pouvant nuire à la visibilité du conducteur. Nul ne peut appliquer sur le verre transparent un matériel ou une matière qui a pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité qu'on doit en avoir de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule."

On pense qu'avec cet article on rejoint d'un seul coup à la fois la préoccupation actuelle de l'article 245 et celle que soulevait le député de Bellechasse hier.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, j'avais déjà reconnu le député de Bellechasse. Entendez-vous.

M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Je voudrais simplement dire au ministre que, forcé, sur la rédaction de l'article, il n'y a pas de problème, mais j'aimerais attirer son attention sur le fait que l'amende prévue en cas d'infraction à l'article 245 était de \$100 à \$200, ce qui se justifie dans le cas d'apposer quelque chose sur la vitre, mais s'il s'agit de nettoyer la neige, je pense que cela est un peu fort. Il faudrait sûrement faire un amendement. Peut-être le traiter dans deux alinéas distincts. Je laisse cela aux juristes.

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Parce qu'il y a un cas où c'est le propriétaire lui-même qui a appliqué la matière.

M. de Belleval: D'accord. Le premier alinéa, on y arrive tout juste, on le mettra dans le bon article.

M. Goulet: J'en profite, M. le Président, pour poser une question là-dessus. Je remercie le ministre d'avoir apporté cet

amendement.

On dit "de l'intérieur et de l'extérieur." Bien sûr, au niveau des matières qu'on applique sur les vitres de côté, par exemple, on voit souvent cette fameuse matière qui fait qu'on voit très bien de l'intérieur, mais de l'extérieur, on ne voit pas à l'intérieur du véhicule. Cela veut dire que cet article empêcherait cette pratique.

Je ne sais pas comment on appelle le fameux collant.

M. de Belleval: Exactement.

M. Goulet: Pourquoi doit-on voir? Est-ce que c'est important qu'on puisse voir à l'intérieur du véhicule? Cela veut dire que je n'ai plus le droit de mettre un rideau, par exemple. Quelqu'un qui a une camionnette n'aura pas le droit de mettre un rideau sur les vitres de côté. C'est important.

M. de Belleval: Essentiellement pour des motifs de sécurité à l'intention des corps policiers. Il peut être dangereux pour eux de s'approcher d'un véhicule sans pouvoir voir comme il faut à l'intérieur de ce véhicule. Ils ont eu des mauvaises surprises de ce côté.

M. Goulet: Il y a une question que je voulais formuler hier. Vous avez les fameuses camionnettes où on applique une matière que je viens de décrire, mais vous avez également les campeurs, avec un paquet de rideaux qui se ferment. Est-ce que cela veut dire que ces rideaux devront demeurer ouverts? C'est la question qu'on nous a posée, c'est exactement le même effet que...

M. de Belleval: Ils peuvent avoir des rideaux.

M. Goulet: Il ne faut pas que ce soit collé.

M. de Belleval: C'est cela, exactement.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. de Belleval: Est-ce que l'article 245 amendé sera adopté à la place de l'ancien article que nous avons adopté hier?

On pourrait passer à l'article 267.

M. Gratton: Avant cela, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui. Alors l'article 245, adopté tel qu'amendé. C'est réglé.

M. Gratton: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le

député de Gatineau.

M. Gratton: Si on me le permettait, M. le Président, j'aimerais qu'on revienne aux articles 195 et suivants.

J'ai reçu ce matin une représentation des procureurs de la compagnie Bell Canada.

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: J'imagine que le ministre en a probablement reçu également... Cela a été réglé, je m'excuse. Est-ce qu'on a fait les ajustements qui s'imposaient?

M. de Belleval: On communique avec eux ce matin. Donc, un peu plus tard, demain, par exemple, on pourra régler définitivement cette question.

M. Gratton: Je m'excuse, je n'avais pas saisi qu'on y avait fait allusion, hier. Cela va.

M. Goulet: M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: Sur un point qui a été discuté hier et qui touchera tous les articles, je demanderais au ministre s'il peut - on a adopté cela dans l'espace de 15 secondes - revenir sur les mots "droit" et "privilège". Il semblerait qu'en termes de loi il y a une différence fondamentale, que je ne peux pas expliquer. Quant à moi, c'est à peu près la même chose. À la demande de mon collègue de Gatineau, on a dit: Oui, on va changer cela. Il n'y a pas de problème. Mais il semblerait qu'il y ait plus d'implications que cela. Quant à adopter le projet de loi, j'aimerais qu'on l'adopte comme il le faut et qu'on vérifie la différence entre les mots "droit" et "privilège", parce que ce mot sera dans tous les articles ou à peu près. Hier, on a dit: Oui, on va accepter cela, il n'y a pas de problème. Mais il semblerait que cela peut causer des problèmes. Peut-être que, d'ici la fin des travaux, on pourrait vérifier si on doit vraiment changer ce mot ou le laisser comme tel.

M. de Belleval: On va faire une autre vérification. Pour l'instant, cela ne nous semble pas poser de problème. Cela nous semble conforme avec la philosophie fondamentale qu'ont les citoyens. Vis-à-vis de la bureaucratie, autant que possible, on doit leur conférer des droits et non pas des privilèges, je pense. On fera une autre vérification avec les légistes du ministère de la Justice. Si on prévoit une difficulté particulière, on reviendra jeudi; pour l'instant, il ne nous semble pas que cela pose des difficultés. Mais vous avez raison de dire

qu'il y a une différence entre le mot "droit" et le mot "privilège"; c'est certain. C'est d'ailleurs pour cela que le député de Gatineau faisait la proposition. On va voir si cela pose des problèmes particuliers, on pourra toujours revenir, mais, à première vue, il ne semble pas que ce soit le cas. Remarquez que, s'il y a des problèmes, ce sera pour l'administration et non pas pour les citoyens. On légifère d'abord pour les citoyens et non pas pour l'administration. Évidemment, il ne faut pas non plus adopter des points de vue qui peuvent avoir l'air bons en principe et qui causent des problèmes absolument insurmontables ensuite sur le plan administratif. Ce serait là une vision naïve des choses, mais il ne semble pas.

M. Goulet: On a souvent entendu - peut-être pas de votre bouche - votre prédécesseur à l'Assemblée nationale dire qu'un permis de conduire est un privilège. Cela veut dire, si je comprends bien, qu'on peut le donner ou l'enlever à peu près quand on veut tandis qu'un droit, si on pense aux droits de la personne, c'est un droit et on est obligé de le lui donner; un privilège, on n'est pas obligé.

M. de Belleval: Le droit en question est circonscrit par la loi et on explique de quelle façon ce droit peut être exercé, mais il y a une présomption de droit et non pas de privilège. Évidemment, si un individu ne se comporte pas correctement par rapport au droit qu'il a, il peut le perdre. Il est restreint, il est limité. Par exemple, il est soumis à des règles de sécurité. C'est ce qu'on fait avec la présente loi. Ceci étant dit, à supposer qu'il respecte l'ensemble des dispositions, on prétend qu'il a un droit strict et non plus un privilège.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Est-ce qu'on peut reprendre où on avait laissé hier soir, soit l'article 267?

M. de Belleval: Article 267?

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le ministre.

M. de Belleval: C'est la série d'amendes qui vont en ordre croissant par rapport aux difficultés ou au degré de gravité de l'infraction.

Infractions et peines

Le Président (M. Bordeleau): Pour l'article 267, cela va? Article 268 avec un amendement de forme.

M. de Belleval: À l'article 268, il y aurait... Est-ce qu'on suspend l'article 268 ou

si on peut le passer tout de suite? Juste un instant, s'il vous plaît, pour faire la concordance avec l'amende dont on parlait tantôt. À l'article 268, il y aurait un amendement qui se lirait comme suit: À l'article 268, ajouter après le chiffre "232" mots "du...". Un instant, on va suspendre une seconde, s'il vous plaît.
(10 h 30)

Une voix: Il n'y est pas...

Le Président (M. Bordeleau): Cela n'existe pas 232.

M. de Belleval: On pourrait suspendre l'article 268 et aller, ensuite, aux autres articles, si vous voulez.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, M. le ministre. L'article 268 est suspendu. L'article 269?

M. Goulet: Il n'y avait pas d'amende.

M. Gratton: Cela va, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 269 est adopté. L'article 270?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 271?

M. Gratton: Là, on va avoir le même problème qu'à l'article 268.

M. de Belleval: L'article 271, on va le suspendre parce qu'il faut le changer aussi.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. L'article 271 est suspendu. L'article 272?

M. Gratton: Oui, cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. L'article 273? Là, on a des amendements. Deux amendements: un de forme...

M. de Belleval: De forme tout simplement.

Le Président (M. Bordeleau): ...et aussi un de fond.

M. de Belleval: Cependant, il y a un amendement de fond à l'article 273 aussi.

Le Président (M. Bordeleau): C'est cela.

M. de Belleval: À l'article 273, l'amendement consisterait à remplacer le paragraphe 14° par le suivant: "14° prescrire des normes d'arrimage de charge". Autrement dit, on garde simplement la fin du paragraphe 14°. On enlève "déterminer, dans

le cas d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers, la quantité de gazoline qui peut être transportée par le véhicule ou l'ensemble de véhicules routiers", ceci étant déjà, de toute façon, réglementé par une loi relevant du ministère de l'Énergie et des Ressources.

La circulation

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que cela va pour l'article 273? Adopté tel qu'amendé. L'article 274?

M. de Belleval: Alors, on change de chapitre. C'est le chapitre VIII qui traite de la circulation, cette fois-là, et de la conduite des utilisateurs de la voie publique. La première section traite des règles de circulation applicables au conducteur.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 274 est-il adopté?

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. L'article 275?

M. de Belleval: C'est un article qui prescrit que les ceintures doivent être en place, telles que prévues lors de la fabrication du véhicule.

M. Gratton: À quel article retrouve-t-on l'exception pour le chauffeur de taxi?

M. de Belleval: Un peu plus loin, on va le voir.

M. Gratton: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 275 est adopté. L'article 276?

M. de Belleval: C'est celui-là. "Une personne qui n'est pas visée dans l'article 454 et qui conduit sur un chemin public un véhicule de promenade, autre qu'un véhicule-taxi, équipé d'une ceinture de sécurité doit porter et boucler correctement cette ceinture sauf si elle effectue une manoeuvre de recul."

Le Président (M. Bordeleau): On a un amendement, M. le ministre, à l'article 276.

M. de Belleval: Alors, l'article 276, il faudrait le remplacer - celui que je viens de lire - par l'article suivant:...

Le Président (M. Bordeleau): C'est cela.

M. de Belleval: ... "Une personne qui n'est pas visée dans l'article 454 et qui conduit sur un chemin public un véhicule de

promenade, autre qu'un véhicule-taxi en service, équipé d'une ceinture de sécurité doit porter et boucler correctement cette ceinture sauf si elle effectue une manoeuvre de recul." La différence, c'est évidemment "en service", à la suite de l'expression "véhicule-taxi". Comme je l'ai expliqué hier, il faut que le véhicule-taxi soit en service. S'il n'est pas en service, il est considéré comme une voiture de promenade et alors le chauffeur doit porter la ceinture comme tout le monde.

M. Gratton: Comment arrive-t-on à établir si le chauffeur de taxi est en service ou non? Est-ce qu'il y a des obligations pour lui d'enlever...

M. de Belleval: Oui, exactement, d'enlever son dôme.

M. Gratton: En tout temps ou même s'il est en attente ou quoi que ce soit. C'est évident que s'il est en attente...

M. de Belleval: Il est en service.

M. Gratton: Oui. Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 276 est adopté tel qu'amendé. L'article 277.

M. de Belleval: C'est une disposition pour les passagers de plus de 5 ans et de moins de 16 ans.

M. Gratton: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va?

M. de Belleval: En fait, c'est pour préciser l'article 276.

M. Gratton: Ce n'est pas nouveau.

M. de Belleval: Non, ce n'est pas nouveau, c'est comme ça.

M. Mathieu: Avant, c'est parce qu'on mettait le poids de la personne au lieu de l'âge.

M. de Belleval: On va y revenir un peu plus loin pour les très jeunes enfants.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 277 est-il adopté?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 278. Adopté?

M. de Belleval: À l'article 276, il s'agissait du conducteur; à l'article 277, c'est le passager avant. À l'article 278,

maintenant, c'est l'enfant de moins de cinq ans, passager lui aussi par définition, dont on prévoit qu'il doit être retenu lui aussi soit par la ceinture, soit par le dispositif approprié. C'est l'autorité parentale ou celui qui conduit le véhicule qui déterminera, selon son bon sens, si l'enfant sera retenu par une ceinture de sécurité ou dans un siège approprié. Plutôt que de parler de poids, etc.

M. Goulet: Une seconde, vous parlez d'un enfant de moins de cinq ans. Je ne veux pas chercher des puces, mais un enfant de deux mois, c'est un enfant de moins de cinq ans. Qu'est-ce que vous allez faire avec lui?

M. de Belleval: C'est cela, si un enfant a deux mois, je suppose que vous ne l'attacherez pas avec une ceinture de sécurité, ce serait ridicule, bien entendu; vous allez vous procurer le dispositif de sécurité prescrit par un règlement du gouvernement, c'est-à-dire le siège d'enfant.

M. Goulet: Je vous parle d'un enfant naissant, je ne parle pas d'un enfant de 1 an.

M. de Belleval: Un enfant...

M. Goulet: Un enfant de moins de 1 an ou de moins de six mois, il y a des enfants qui ne s'assoient pas encore dans un...

M. de Belleval: Non, non.

M. Goulet: Je ne sais pas à quel âge ça commence. Il y a des sièges pour les enfants naissants?

M. de Belleval: Il y a des berceaux, aussi...

M. Goulet: Des berceaux?

M. de Belleval: ... qui peuvent être retenus par la ceinture. Je puis vous dire quelque chose. Tous les ans, on déplore des morts de jeunes poupons à la sortie de la pouponnière. Il n'y en a pas beaucoup, évidemment, mais quelques-uns. L'enfant part de la pouponnière, sa mère le tient dans ses bras, le papa conduit le véhicule, ils retournent à la maison et ils ont un accident. Il faut le faire - excusez l'expression - mais ça arrive. Évidemment, si j'ai un conseil à donner à tout le monde, c'est de ne pas déposer d'enfant sur le siège avant, même retenu par une ceinture de sécurité. On devrait toujours faire voyager les enfants sur la banquette arrière et aussi les attacher.

Il reste qu'à tous les ans on tue quelques douzaines d'enfants très jeunes, en outre, des poupons dont je parlais qui

voyagent sur le siège avant et, à la suite d'accidents très mineurs - on le comprend, évidemment - ils sont projetés avec force sur le tableau de bord. Un enfant qui pèse 40 ou 45 livres à un choc de 30 milles à l'heure se met à peser, dans l'espace d'un centième de seconde, une demi-tonne. Je pense qu'on a déjà vu des films là-dessus, on montre une tomate qui voyage sur le siège avant et on arrête; qu'est-ce qui arrive à la pauvre tomate ou à un melon? C'est ce qui arrive à un enfant quand on le fait voyager comme ça dans un véhicule sans être attaché.

M. Goulet: C'est correct.

M. Gratton: Lorsque le ministre dit qu'il est préférable pour un enfant de voyager à l'arrière avec la ceinture bouclée, évidemment, il fait exception du cas des poupons et des jeunes enfants qui sont sûrement en meilleure sécurité s'ils sont placés dans un lit à l'avant.

M. de Belleval: Ah oui! À l'avant et attachés que simplement libres à l'arrière. En fait, malgré tous les préjugés qu'il y a là-dessus, il est prouvé, non seulement pour les automobiles, mais pour toute forme de transport, que la meilleure chance de survie d'un individu, c'est de rester à l'intérieur de l'habitacle et d'être attaché à l'intérieur de cet habitacle.

Je sais qu'il y a beaucoup de préjugés là-dessus, mais tout concourt en ce sens, toutes les expériences.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, cela va à l'article 278?

M. Gratton: M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui.

M. Gratton: On me permettra seulement de dire que plusieurs nous font des représentations que rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité vient, en quelque sorte, brimer les droits de l'individu. Je suppose qu'en théorie c'est tout à fait exact. On impose, en fait, une obligation de s'attacher à des individus qui, dans certains cas, prétendent devoir être libres de le faire ou pas. Le fait demeure qu'on impose toutes sortes d'autres contraintes à l'individu. Par exemple, quand on lui demande de faire un arrêt à un feu rouge, c'est dans le but justement de normaliser la circulation, de mieux agencer la circulation et sûrement d'éviter les accidents et ce qui en résulte. C'est dans cette optique que nous, de l'Opposition officielle, en tout cas, souscrivons à l'obligation du port de la ceinture de sécurité, non seulement parce que nous avons été les premiers à légiférer

pour l'imposer, mais parce que cela nous paraît comme peut-être la meilleure façon de diminuer non seulement le nombre des blessures et des décès, mais aussi la gravité des blessures qui surviennent dans les accidents de la route.

C'est pourquoi le ministre peut compter sur notre appui le plus complet dans tout ce qui touche cette section du Code de la route.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, cela va, article 278, adopté. Article 279?

M. de Belleval: On dit que le conducteur du véhicule doit conserver sa ceinture bouclée à la suite d'une immobilisation par un agent. Le but visé est d'empêcher les contestations inutiles sur le port de la ceinture, l'individu prétendant qu'il avait sa ceinture bouclée alors qu'elle ne l'était pas, à la suite de l'arrestation.

Évidemment, il y a un présomption qu'il ne portait pas la ceinture au moment où l'agent lui a intimé l'ordre d'arrêter si, une fois qu'il est arrêté, il ne la porte pas.

M. Mathieu: C'est du droit nouveau, cela.

M. de Belleval: Ce n'est pas du droit nouveau, mais c'est une disposition... La présomption est nouvelle comme telle dans le code, mais c'est une présomption qui existe un peu partout dans le reste du Canada et en Europe. C'est une lacune de la loi antérieure qu'on corrige.

Le Président (M. Bordeleau): Article 279, adopté. Article 280?

M. Goulet: Je m'excuse.

Le Président (M. Bordeleau): Oui.

M. Goulet: Ce qui se fait régulièrement, c'est que lorsqu'un agent demande à quelqu'un de se ranger sur l'accotement, souvent on descend de son véhicule pour voir ce que l'agent veut, parce que l'agent vient à côté de la voiture et ensuite il immobilise sa voiture derrière celle du conducteur qu'il veut arrêter ou intercepter. Ce qui arrive souvent, c'est que le type descend de son véhicule. Si on comprend bien, c'est qu'à partir de ce moment, il devra rester assis dans son véhicule. On revient à ce que disait hier le député de...

M. de Belleval: Remarquez que ce qui se passait surtout, c'est que l'individu disait: Je viens de...

M. Goulet: Le gars se dépêche, il descend de sa voiture.

M. de Belleval: Oui, mais ce n'est pas tellement que l'individu sortait de sa voiture, c'est qu'il restait dans sa voiture. Le policier disait: Vous n'avez pas bouclé votre ceinture. Il répondait: Je n'ai pas à la boucler, je suis arrêté, je viens de la déboucler.

M. Goulet: S'il y pense, il descend de sa voiture.

M. de Belleval: Oui, il peut toujours. Les policiers donnent la chance au coureur, c'est normal.

Le Président (M. Bordeleau): Article 280.

M. Gratton: Là, on parle d'une route à deux voies. C'est une route ordinaire.

M. de Belleval: Oui.
(10 h 45)

M. Mathieu: On ne passe pas à gauche, maintenant. Je pensais qu'on mettrait le volant à droite.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Adopté. Article 281.

M. Gratton: Article 281, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Un petit amendement de forme. Oui, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: À l'article 281, c'est peut-être mon tempérament impatient qui me fait dire cela, mais il me semble que voilà un des endroits où le conducteur québécois moyen est le plus mal renseigné, c'est-à-dire sur l'obligation, lorsqu'il circule sur une autoroute, de garder la voie de droite excepté dans les cas prévus à l'article 281. C'est presque insultant, pour les conducteurs qui connaissent la loi, de voir des centaines et des milliers de conducteurs coller à gauche souvent en circulant à une vitesse inférieure à la limite et sans comprendre que, le dépassement étant interdit à droite, ils se trouvent en quelque sorte à bouleverser toute la circulation. C'est sûrement la principale cause du louvoiement des conducteurs qui circulent plus rapidement.

Par exemple, quand on circule en France, on se rend compte - je ne sais pas comment on en est arrivé à instruire et à éduquer les conducteurs français, mais partout en Europe c'est un peu généralisé - qu'on connaît très bien cette règle et même entre deux dépassements, même si cela ne dure que quelques secondes, on retourne à la voie de droite pour revenir et on signale dans les deux sens en changeant de ligne.

L'Ontario, dont le record n'est pas

tellement meilleur, a des panneaux un peu partout sur les autoroutes pour indiquer d'abord le port obligatoire de la ceinture de sécurité et, deuxièmement, qu'on ne doit voyager dans la voie de gauche qu'en cas de dépassement. Sûrement que c'est une des façons les plus faciles pour mieux éduquer les gens. Il me semble que s'il y a une campagne de publicité à entreprendre sur un aspect du Code de la route, ç'en est un.

M. de Belleval: Je suis d'accord avec ce que vient de dire le député de Gatineau, on va certainement retenir sa suggestion. Comme je l'ai expliqué, une fois le code adopté, il va falloir le faire connaître sous beaucoup d'aspects. Ce sera certainement un des aspects. Non seulement cela a des résonances sur le plan de la sécurité, mais cela a des résonances aussi sur le plan de la courtoisie et du comportement général. Cela peut améliorer indirectement la sécurité aussi.

Le Président (M. Bordeleau): Article 281, adopté.

M. Gratton: Une question, M. le Président. Si je ne m'abuse, les dépassements à droite sont permis.

M. de Belleval: Sur les boulevards urbains.

M. Gratton: Sur les boulevards urbains. Est-ce qu'ils sont contrôlés par des règlements municipaux, à ce moment-là? Est-ce qu'un règlement municipal pourrait l'interdire?

M. de Belleval: Je ne crois pas, non. Un peu plus loin, on verra que les règlements municipaux de circulation doivent être approuvés par le ministre des Transports. Quand on voit des choses incongrues comme cela, on refuse de les approuver. On verra aussi qu'au niveau des cours de justice municipales et de la perception des amendes, on a aussi une disposition qui va inciter les municipalités à adopter des règlements de circulation conformes au Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Bordeleau): Article 281, adopté tel qu'amendé. Article 282. On a ici aussi un amendement de forme. Cela va? L'article 282 est adopté tel qu'amendé. L'article 283, avec un amendement de forme? Adopté?

M. Gratton: Alors, on exige, même sur les voies urbaines, qu'on circule à droite même si on permet le dépassement à droite. Est-ce que c'est cela?

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Parfait.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 283 est adopté. L'article 284? Adopté. L'article 285?

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté.

M. de Belleval: Je pense que ce sont des articles qui devront faire l'objet d'une publicité constante et, en tout cas, spécifique. On voit qu'on a un gros travail à faire de ce côté-là, simplement à relire ces articles qui nous semblent si évidents mais qui, au fond, sont loin de l'être, à mon avis.

M. Gratton: Ils mériteraient même d'être enseignés au niveau scolaire, si possible.

M. de Belleval: Quand on parle des cours de conduite préventive, c'est sur ces choses-là qu'on insiste. Par exemple, l'article 285: "Le conducteur d'un véhicule routier qui en suit un autre doit le faire à une distance prudente et raisonnable en tenant compte de la vitesse, de la densité de la circulation, des conditions climatiques et de l'état de la chaussée." Il me semble que c'est le simple bon sens, mais, de toute évidence, cela n'a pas l'air à être la chose la mieux partagée du monde, ce bon sens-là, en ce qui concerne le comportement de plusieurs conducteurs. Je pense que, de ce côté-là, on a, devant nous, un travail de sensibilisation de la population extraordinaire à faire et qui ne doit pas toucher simplement l'excès de vitesse ou des choses peut-être très classiques, le port de la ceinture de sécurité, mais qui doit toucher à tous ces aspects. On a de l'ouvrage.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 285 est adopté. L'article 286?

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 287?

M. Gratton: Cela va de soi.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté, L'article 288, avec un amendement?

M. de Belleval: Un amendement de fond.

Le Président (M. Bordeleau): Oui.

M. de Belleval: L'amendement serait le suivant: Ajouter, dans la deuxième ligne de l'article 288, après le mot "sortie", les mots "à moins qu'une signalisation ne le

prescrive". Le sens de cela, c'est qu'on peut faire marche arrière quand, justement, une signalisation nous prescrit de faire marche arrière. C'est le cas, par exemple, de la nouvelle signalisation que nous venons de mettre sur les autoroutes, aux sorties d'autoroutes, pour empêcher des gens d'emprunter une sortie à l'envers du sens de la circulation sur l'autoroute. Là, on met une nouvelle signalisation, vous l'avez certainement vue, "entrée interdite", et, un peu plus loin, "reculez". Évidemment, comme c'est nouveau, il faut mettre l'amendement ici pour permettre à ces gens-là de reculer puisqu'on leur intime l'ordre de reculer. Mais autrement, il est interdit de reculer sur une route. C'est aussi un article très important. C'est une manoeuvre qui est extrêmement dangereuse et, malheureusement, on voit trop souvent des gens qui reculent sur une autoroute ou sur une route. C'est une des manoeuvres les plus dangereuses qui existent avec le virage en U.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 288 est adopté tel qu'amendé. L'article 289?

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 290?

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 291?

M. de Belleval: On a un amendement à l'article 291 qui se lirait comme suit: Ajouter l'alinéa suivant à l'article 291:

"Nul ne peut franchir un poste de péage d'une autoroute sans avoir déposé la somme prescrite par règlement de l'Office des autoroutes conçu en vertu de la Loi sur les autoroutes (LRQ, ch. A-34)."

Ce que nous faisons par cet amendement et quelques autres, je pense, que nous aurons, c'est de rapatrier dans le Code de la sécurité routière trois règlements de l'Office des autoroutes qui devraient être justement dans la loi et non pas simplement dans un règlement d'un office.

M. Gratton: Ils existaient déjà dans le règlement de l'office.

M. de Belleval: Ils existaient, ce ne sont pas des dispositions nouvelles. Il n'y a d'ailleurs que trois dispositions dans ce règlement, et on les rapatrie dans le code.

M. Gratton: Le ministre n'indique d'aucune façon ses intentions quant à la disparition de l'Office des autoroutes.

M. de Belleval: De toute façon...

M. Gratton: Pourquoi pas?

M. de Belleval: ... on fait de plus en plus de coordination avec le reste du ministère. On verra un peu plus tard.

M. Goulet: Continuez à intervenir, vous mettez le reste dans nos comtés, y faire un peu d'asphalte.

M. de Belleval: C'est une bonne suggestion. Cela va à l'article 291?

Le Président (M. Bordeleau): Oui. Voulez-vous me donner l'amendement, M. le ministre?

M. de Belleval: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 291 est adopté tel qu'amendé. L'article 292.

M. Goulet: À l'article 292, M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député.

M. Goulet: Un chemin à accès limité, d'après la définition, est-ce que c'est essentiellement une autoroute? Est-ce qu'il y a d'autres chemins à accès limité qui ne sont pas des autoroutes?

M. de Belleval: Il faut qu'ils soient classés par le ministère et identifiés par une signalisation.

M. Goulet: Un exemple de chemin à accès limité qui ne serait pas une autoroute... Une autoroute comme l'autoroute 20, 40...

M. de Belleval: L'exemple, c'est le boulevard Laurier, entre Du Vallon et l'échangeur qui est à accès limité, mais qui n'est pas une autoroute.

M. Goulet: Est-ce qu'il peut y avoir des routes de campagne ou des routes de bois, par exemple, où il y a seulement une entrée et une sortie, sauf des clôtures de chaque côté, qui pourraient correspondre à cette définition?

M. de Belleval: On peut dire que, d'une certaine façon, la route du parc des Laurentides est une route à accès limité.

M. Goulet: Là-dessus on nous a dit, par exemple, au niveau des cyclomoteurs et des véhicules non motorisés comme une bicyclette que, sur certains chemins, les gens ne pourraient pas circuler dans nos régions, dans nos campagnes. Je comprends que s'ils n'ont pas accès aux entrées et aux sorties,

ça veut dire qu'un cyclomoteur ou une bicyclette n'a pas le droit de circuler sur une autoroute.

M. de Belleval: Non.

M. Goulet: Même sur l'accotement parce qu'il n'a pas le droit d'y entrer.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Goulet: Il semblerait qu'il y a d'autres routes qui sont dans cette définition et où on pourrait les laisser circuler. Par exemple, est-ce qu'un cyclomoteur ou une bicyclette... Quelqu'un qui décide de se rendre à Chicoutimi, par exemple, à bicyclette, ça veut dire que, selon votre définition, il serait difficile de...

M. de Belleval: Non, il pourrait y aller, il serait conforme à la loi.

M. Gratton: S'il ne l'était pas, ce ne serait peut-être pas une mauvaise chose.

M. de Belleval: Oui, remarquez.

M. Goulet: Nos routes de campagne où...

M. de Belleval: Non...

M. Goulet: Ce n'est pas inclus là-dedans.

M. de Belleval: Non, je ne crois pas. C'est quelque chose qui existe déjà, d'ailleurs, ce n'est pas une nouvelle disposition.

M. Goulet: Je suis d'accord, mais...

M. de Belleval: Je n'ai jamais entendu parler d'un cas problème de ce point de vue, je ne crois pas qu'il y en ait.

M. Goulet: Au niveau des piétons, si on comprend bien cet article, il n'est pas question de piéton. Un piéton n'a pas le droit de circuler sur l'autoroute. Je vous donne un exemple que nous vivons à peu près tous les jours. Beaucoup de "pouceux" arrivent de Chicoutimi ou de Montréal et, à l'intersection des boulevards Laurentien et de la Capitale, autoroute définie dans...

M. de Belleval: Oui, c'est une autoroute.

M. Goulet: ... ou l'autre, lorsque ces gens arrivent de Montréal et descendent au pont de Québec, si je comprends bien, ils ne peuvent plus faire cela. Ou le type les amène en plein centre de la ville de Québec et ils repartent de là, mais ils ne peuvent

plus descendre à ces intersections. On voit cela quand on arrive de Montréal, en rentrant à Québec.

(11 heures)

M. de Belleval: Il y a des tolérances.

M. Goulet: Des tolérances. Demain matin, si je suis officier de circulation et que je vois quelqu'un qui fait du pouce au coin, normalement qu'est-ce que je dois faire? C'est parce que vous ne parlez pas des piétons là-dedans. Il y a tolérance c'est certain, ils en ont le droit. Vous ne le défendez pas. Ce qui n'est pas défendu est permis.

Ce que je veux dire au ministre, c'est que le mot "piéton" n'est pas inclus, donc le piéton a le droit de circuler sur une autoroute. Si ce n'est pas défendu, il en a le droit.

M. de Belleval: C'est-à-dire que sauf s'il y a une signalisation qui l'interdit, il est possible d'utiliser... Un piéton peut faire du pouce, comme vous dites. Mais il me semble que c'est interdit sur les autoroutes à péage et sur les autoroutes qui relèvent de la juridiction du ministère, là où il y a une signalisation appropriée.

M. Goulet: Oubliez le...

M. Gratton: Le pouce n'est pas...

M. de Belleval: ...interdit.

M. Gratton: ...interdit sur les autoroutes.

M. Goulet: Oublions "les pouceux", prenons un piéton. Si je comprends bien, un piéton, ce n'est pas un cyclomoteur, ce n'est pas un véhicule non motorisé, donc, un piéton a le droit de circuler à pied sur une autoroute, l'entrée ou la sortie d'une autoroute.

M. de Belleval: Sur l'accotement, oui.

M. Goulet: Il en a le droit.

M. de Belleval: Ce n'est pas une chose à recommander.

M. Goulet: Non, je ne demande pas si c'est recommandé, mais il en a le droit.

M. de Belleval: Il en a le droit, strictement parlant.

M. Goulet: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):

Puisqu'on parle de sécurité, je ne veux pas revenir sur les autres articles. On parle de signalisation aussi. Vous savez qu'à La Pocatière, on avait un viaduc en plein centre-ville qui n'avait pas d'accès, qui conduisait directement dans le fleuve, pour des raisons que je n'énumérerai pas ici, mais, présentement, les sorties sont faites. Il reste l'asphaltage et le contrat de signalisation est donné - cela va être la nouvelle signalisation - mais il n'y a pas d'éclairage de prévu.

À la suite de renseignements que j'ai eus des hauts fonctionnaires, présentement, il y a une étude qui n'est pas encore terminée, mais qui va être terminée au printemps. D'après les réponses que j'ai eues des gens de chez vous, il semble qu'à l'avenir, il n'y aurait plus d'éclairage.

Je ne vois pas qu'à La Pocatière, qui est une des plus grosses villes de mon comté, où le viaduc est au centre-ville et va amener plus de trafic dans les deux extrémités est et ouest, il n'y ait pas d'éclairage. Je voudrais savoir du ministre si, réellement, il y a une politique là-dessus, pour les nouvelles constructions d'autoroutes, à savoir que l'éclairage est diminué ou enlevé complètement.

M. de Belleval: Non, il n'est pas question d'enlever l'éclairage.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Mais dans les nouvelles constructions d'autoroutes qui vont se faire.

M. de Belleval: Non.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Il y a de l'éclairage prévu quand même.

M. de Belleval: Oui, oui. Enfin, on a des politiques administratives là-dessus. On fait aussi des expériences. Mais il n'est pas question d'enlever l'éclairage. Parfois, on a fait des expériences et on s'est rendu compte que l'éclairage pouvait être excessif, on peut alors le réduire.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Je suis bien d'accord. Mais moi, je peux dire à mes électeurs, aux gens qui communiquent chez nous pour prendre des renseignements: Écoutez, il y a peut-être eu une petite erreur ou quelque chose comme ça. Il n'y a pas d'éclairage de prévu. J'ai communiqué avec le grand patron de Rimouski, le responsable de la division, il m'a dit: Présentement, on n'a pas d'éclairage de prévu et il est possible qu'on n'en mette pas. Il m'a chanté une chanson, il m'a dit que c'était une nouvelle directive, qu'une étude se faisait là-dessus. Les journaux et les media d'information nous répètent cela tous les jours à la radio et à la télévision qu'il n'y aura pas d'éclairage au viaduc de La

Pocatière. Cela rend les gens inquiets. Les gens qui étaient pour la sortie du cercle des affaires de La Pocatière, vous savez à qui ils s'adressent? Au député. Le député s'adresse aux hauts fonctionnaires qui disent: Non, il n'y en aura pas. Je commence à me poser des questions.

Je peux vous dire que je me suis informé auprès de votre cabinet. On est censé prendre des renseignements et communiquer l'information. Je voulais que cela soit indiqué ici à la commission parlementaire.

M. de Belleval: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 291, on m'a dit qu'il était adopté, je pense, tel qu'amendé. L'article 292?

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, l'article 292 est adopté. Article 293.

M. Gratton: Aussi.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 294. Adopté?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Article 295?

M. Gratton: À l'article 294, est-ce nouveau de faire une référence spécifique aux piétons?

M. de Belleval: Excusez-moi.

Le Président (M. Bordeleau): Article 294.

M. Gratton: Ou est-ce qu'on se réfère ici - excusez mon français - au "cross walk"?

M. de Belleval: À une intersection réglementée par des signaux d'arrêt installés, le conducteur d'un véhicule qui fait face à un signal d'arrêt doit immobiliser son véhicule et céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter. C'est nouveau, cela.

M. Gratton: C'est nouveau, mais est-ce qu'on fait référence spécifiquement aux traverses à piétons, ici?

M. de Belleval: Non. C'est l'arrêt-stop ordinaire.

M. Gratton: Ordinaire. Pourquoi le spécifier aux piétons, c'est aussi pour les voitures qui circulent?

M. de Belleval: Oui, mais ce qui se passait, c'est qu'il y avait un arrêt, le véhicule fait son arrêt, mais il y a un piéton qui s'engage sur la chaussée.

M. Gratton: C'est ce qu'on ajoute dans le but de donner la priorité au piéton.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Moi, en tant que "jogger", je vous avoue que je vais apprécier cela énormément, quoique ce n'est pas parce qu'on aura un article 294 dans le Code de la sécurité routière que je vais me risquer de passer en avant. Je vais continuer à faire le tour...

M. de Belleval: Cela aussi, il va falloir l'expliquer aux gens et les habituer à être courtois de ce côté.

M. Goulet: Les résultats ne semblent pas... Vous êtes un "jogger"?

M. Gratton: Oui.

M. Goulet: Cela ne paraît pas beaucoup!

M. Gratton: Essayez donc!

Le Président (M. Bordeleau): Comme notre commission n'est pas télévisée, M. le député de Bellechasse, votre intervention de comptera pas. Article 294, adopté. Article 295. Adopté?

M. Gratton: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Article 295, adopté. Article 296.

M. Gratton: Je m'excuse, mais pendant qu'on parle des intersections réglementées par des signaux d'arrêt dans les quatre directions, est-ce qu'il y a un endroit où on indique que la priorité appartient à celui qui est à droite du conducteur?

M. de Belleval: Dans le code?

M. Gratton: Oui.

M. de Belleval: Oui, un peu plus loin, on le verra. Il ne doit pas être loin, on doit être presque rendu. Je ne me souviens pas de tous les articles.

M. Gratton: En réalité, cela aussi, il y a très peu de gens qui le savent. C'est souvent ce qui nous a fait déplorer que les intersections où on met des signaux d'arrêt dans les quatre directions deviennent des endroits où c'est le fouillis, c'est le bordel. Personne ne sait exactement comment on

devrait procéder.

Une voix: Tirez les premiers, messieurs les Anglais!

Le Président (M. Bordeleau): Article 295, adopté. Article 296.

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 297, adopté. Article 298.

M. Gratton: Pourquoi ne pas exiger du conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à quitter une propriété privée pour traverser un chemin public ou s'y engager de céder le passage à un véhicule routier? Pourquoi ne pas exiger qu'il cède le passage à un piéton aussi? À l'article 297, on dit que le conducteur d'un véhicule qui sort d'une propriété privée soit pour traverser la voie publique ou s'y engager doit céder la priorité au véhicule qui circule sur la voie publique? Pourquoi ne pas exiger qu'il cède aussi devant le piéton?

Le Président (M. Bordeleau): À l'article suivant, M. le député de Gatineau, on parle des piétons.

M. Gratton: Je m'excuse, M. le Président. C'est parce que M. Jean est parti et, sans M. Jean, je ne comprends rien.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Vous avez eu votre réponse?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 297 est adopté. L'article 298? Adopté. L'article 299, avec un amendement de forme? Est-ce que cela va pour l'article 299?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté tel qu'amendé. L'article 300?

M. de Belleval: Interdiction des courses.

M. Gratton: Le crissement de pneus.

M. de Belleval: Oui, pour cela, j'avoue que j'ai... Est-ce que cela va pour l'article 300?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, l'article 300 est adopté.

M. de Belleval: L'article 301.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 301?

M. de Belleval: Nul ne peut faire crisser les pneus d'un véhicule routier. C'est l'expression française.

M. Gratton: Sauf en cas de nécessité.

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: Quand peut-on faire crisser des pneus? Je suppose que c'est dans un cas où il faut...

M. de Belleval: Déraper ou s'il y avait une chaussée... freiner, des choses comme cela, soudainement, ou qu'on soit vraiment obligé d'accélérer soudainement pour éviter un accident.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 301 est adopté. L'article 302?

M. Gratton: Oui.

M. de Belleval: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 303, avec un amendement?

M. Goulet: À l'article 302...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: ...toujours sous la réserve d'hier...

M. de Belleval: Sur l'histoire de l'agglomération.

M. Goulet: Oui.

M. de Belleval: L'article 303, M. le Président?

Le Président (M. Bordeleau): Oui, l'article 303, avec un amendement?

M. de Belleval: Remplacer l'article 303 par le suivant: "Sur un chemin public, le conducteur d'un véhicule routier ne peut consommer des boissons alcoolisées à l'intérieur du véhicule." Alors, on a enlevé "en marche ou immobilisé", puisque l'intérieur du véhicule, c'est redondant, c'est à l'intérieur du véhicule, un point c'est tout. Alors, comme ce n'est pas strictement un amendement de forme, quand même, cela change et on a voulu le mentionner.

M. Goulet: Cela veut dire, M. le Président, que le passager de droite dans une automobile de promenade, assis sur la

banquette avant, pourrait consommer des boissons alcoolisées. Il ne peut pas non plus.

M. de Belleval: Non, c'est la même règle. On le verra un peu plus loin pour le passager.

M. Goulet: D'accord. C'est important ici. Hier, lorsqu'on parlait de la définition de chemin public, je ne vois pas pourquoi, dans un stationnement public ou sur un terrain de centre commercial, le conducteur pourrait quand même consommer. C'est aussi dangereux conduire là. C'est encore un exemple concret où on devrait élargir la définition de chemin public par endroit public et des choses comme cela.

M. de Belleval: Je comprends votre remarque. On est en train de regarder si on doit élargir la notion de chemin public.

M. Goulet: Je voulais donner un exemple où cela s'applique. Ce n'est pas mieux de consommer les boissons alcoolisées dans une cour de centre commercial où il y a peut-être 1000 véhicules ou sur un terrain de stationnement où il y a peut-être...

M. de Belleval: Ah oui! C'est évident. Les gens s'en vont en pique-nique, par exemple. Ils arrêtent et ils consomment des boissons alcooliques. Il y a une limite à l'intervention de l'État, je pense, à aller vérifier si les gens consomment des boissons alcooliques, disons, dans une halte routière, sur un terrain de camping, enfin, sur le bord d'un chemin, lors d'un pique-nique. Au fond, c'est la règle normale qui s'applique. On dit aux gens: Écoutez! Sur le chemin public, ne consommez pas d'alcool et, en dehors des chemins publics, si vous avez l'intention de reprendre la route, allez-y modérément et, autant que possible, n'en consommez pas. Il reste que, rendu là, ce sont les règles de conduite personnelle qui jouent. On ne peut plus régler cela par la loi. Alors, où met-on la limite? Le député de Bellechasse dit qu'on devrait peut-être agrandir un peu la limite, aller au-delà du chemin public au sens strict, aller dans certains autres endroits publics. On est en train de faire des recherches, mais l'expression "endroit public" peut regrouper beaucoup d'endroits. Aujourd'hui, avec les développements, entre autres, des nouveaux moyens de commerce, il n'y a plus beaucoup d'endroits qui ne sont plus des endroits publics à plusieurs points de vue. Par exemple, un magasin, au sens strict, n'est pas un endroit public. Mais est-ce que la cour du magasin, le mail central d'un centre commercial est un endroit public? La cour, le stationnement d'un magasin, est-ce que c'est un endroit public ou non? Ce n'est pas clair. On va regarder ça et on verra.
(11 h 15)

M. Mathieu: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Beauce-Sud.

M. Mathieu: Cela veut dire qu'à cet article on a régi seulement le comportement du conducteur.

M. de Belleval: Un peu plus loin, on va régir le comportement du passager.

M. Mathieu: Parfait.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 303 est adopté tel qu'amendé. L'article 304.

M. de Belleval: Le téléviseur, s'il y en a un dans une voiture, le conducteur ne doit pas y avoir accès visuellement.

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 305.

M. de Belleval: L'interdiction de porter des écouteurs alors que l'on conduit un véhicule sur un chemin public; les gens qui écoutent le stéréo avec des écouteurs en s'en allant, évidemment, c'est interdit.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 305 est adopté. L'article 306.

M. de Belleval: C'est l'interdiction du détecteur de radar qui était déjà à l'article 227, mais on dit maintenant qu'on ne peut conduire avec un détecteur de radar. Non seulement il est interdit d'en posséder un et de l'installer sur le véhicule, mais il est interdit de conduire...

M. Goulet: Qu'est-ce que ça donne d'avoir cet article? S'il n'a pas le droit d'en avoir un dans le véhicule, c'est déjà une infraction, bien sûr qu'il ne pourra pas le conduire...

M. de Belleval: Il y a une deuxième infraction s'il conduit avec un tel détecteur.

M. Gratton: Je pense que c'est pour couvrir justement l'infraction au conducteur plutôt qu'au propriétaire.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: J'imagine qu'on se propose de...

M. Goulet: Voilà la vraie réponse que je voulais, c'est parfait. Voyez-vous comment ça peut être court, des fois, une réponse? Ça prend l'Opposition pour éclairer.

M. Gratton: Ça m'arrive à l'occasion

d'avoir une bonne réponse; malheureusement, il ne semble pas que mes questions soient si bonnes que ça à l'occasion. J'imagine que ce sera là aussi, possiblement, si on veut imiter l'Ontario dans ce qu'elle fait bien... C'est une des choses qu'on affiche. Je pense toujours à l'autoroute 40, quand on arrive à la limite de l'Ontario, on a trois panneaux. Il y en a un qui nous dit, premièrement: En Ontario, le port de la ceinture est obligatoire.

M. de Belleval: Le port de la ceinture est obligatoire.

M. Gratton: Le deuxième nous dit: Reste à droite, sauf pour dépasser, et le troisième vient nous dire: Les avertisseurs radar sont interdits.

M. de Belleval: Il y en a un quatrième qui dit: Bienvenue en Ontario.

M. Gratton: Non, c'est le premier de tout. Je pense qu'ils l'ont installé du côté du Québec.

Le Président (M. Bordeleau): Ce n'est pas la même chose dans l'autre sens?

M. Gratton: Soit dit en passant, la raison pour laquelle on emploie tant cette autoroute du côté ontarien, c'est parce qu'on n'a pas l'autoroute 50 du côté québécois.

M. de Belleval: Et voici le message du commanditaire.

Le Président (M. Bordeleau): C'est cela. L'article 306 est adopté. L'article 307. Adopté?

M. Gratton: Est-ce que ça existe?

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: Cela existe déjà, dix heures au maximum.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 308.

M. Gratton: Je m'excuse, M. le Président, c'est donc dire que, à moins que le taxi ne soit pas couvert... Est-ce que le taxi est inclus là-dedans? Non?

M. de Belleval: Oui, je crois qu'il doit être... Un véhicule de commerce public, c'est un taxi.

M. Gratton: Donc, les chauffeurs de taxi qui font plus de dix heures...

M. de Belleval: ... d'affilée, c'est interdit.

M. Gratton: ... le font illégalement. Il y a beaucoup de gens qui travaillent illégalement.

M. de Belleval: Évidemment, ce n'est pas facile...

Le Président (M. Bordeleau): L'article 307 est adopté. L'article 308.

M. de Belleval: Je m'excuse, il y a une erreur. Le véhicule de transport public ne comprend pas le taxi. Effectivement, théoriquement, un taxi pourrait conduire plus de dix heures. Remarquez que - je ne le sais pas, je ne me souviens pas - peut-être que dans le règlement sur les taxis, il y a des dispositions particulières là-dessus.

M. Gratton: En tout cas, ce n'est pas dans le Code de la route.

M. de Belleval: Ce n'est pas dans le code, non.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 308.

M. de Belleval: Interdit d'abandonner un véhicule sur un chemin public.

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 309. Adopté?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 310.

M. Gratton: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 311, avec un amendement de forme.

M. Gratton: Adopté.

Signalisation

Le Président (M. Bordeleau): L'article 311 est adopté tel qu'amendé. L'article 312.

M. Goulet: M. le Président, si vous me permettez, avant d'entreprendre la section signalisation au niveau des règles de circulation, j'aurais deux choses. Il semblerait qu'on ait omis d'inclure l'article. On ne l'a pas omis, parce que c'est une série d'articles qui le remplace. L'article 60 de l'ancien Code de la route, relativement à la conduite imprudente...

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: On dit que la conduite

imprudente, au sens de l'ancien Code de la route, a toujours été définie par les juges comme étant une série d'infractions commises à la suite les unes des autres. On dit qu'il n'est pas rare que trois ou quatre infractions soient commises à l'intérieur d'une demi-minute ou d'une minute. Par exemple, excès de vitesse, doubler à un endroit dangereux, omettre de faire des arrêts, faire crisser les pneus et ainsi de suite.

Est-ce qu'un officier de circulation qui rédigerait une contravention devra, à un moment donné, s'il y a eu six infractions, énumérer les six infractions les unes à la suite des autres et coller six amendes, ou trois?

M. de Belleval: Peu importe.

À l'article 373, on retrouve la notion d'action imprudente, en disant qu'elle est prohibée. Ensuite, on dit: Sans restreindre la portée de cette action imprudente, puis il y a toute une série d'infractions particulières. Donc cette notion d'action imprudente demeure dans le code et peut être sanctionnée comme telle, indépendamment d'une infraction particulière. Elle peut, évidemment, s'accompagner d'infractions particulières.

M. Goulet: Lorsqu'on parle de mettre en péril la sécurité, cela peut être la sécurité même du conducteur.

M. de Belleval: Oui ou d'autres, y compris sa propre sécurité.

M. Goulet: La propriété, la vie même du conducteur.

M. de Belleval: Bien sûr, il est interdit d'avoir une conduite imprudente pour sa propre vie.

M. Goulet: D'accord.

M. de Belleval: C'est même un acte criminel de se suicider.

M. Goulet: Le type va circuler à 100 à l'heure sur le boulevard Laurier, plutôt que sur l'autoroute 20 à 4 heures du matin, ce n'est peut-être pas la même infraction et ce n'est peut-être pas la même conduite dangereuse. Il y a un contexte.

Il y a une autre chose qu'on ne retrouve pas dans ces articles; je vais essayer de l'expliquer. Lorsque vous empruntez une rue où il y a deux voies du même côté, genre boulevard, et que vous tournez à gauche pour emprunter cette rue, sur laquelle des deux voies devez-vous circuler d'abord? On dit toujours de circuler à droite, dans les articles du Code de la route, d'accord. On m'a dit au Bureau des

véhicules automobiles que quand on faisait passer des examens, la plupart des gens, quand ils échouaient, échouaient parce qu'ils se dépêchaient de s'en aller à droite, et c'est le contraire, qu'ils doivent faire. Il faut emprunter la...

M. de Belleval: La voie de gauche.

M. Goulet: ...voie de gauche. Maintenant on fait combien de distance sur la voie de gauche avant de s'en aller à droite? Il semblerait que ce n'est pas marqué. Le monsieur m'a dit: Il y en a plusieurs qui échouent là-dessus, ils se dépêchent, ils prennent tout de suite la voie de droite, parce que le code leur dit de s'en aller à droite.

M. de Belleval: Ils doivent emprunter la voie de droite dès que c'est sécuritairement possible de le faire.

M. Goulet: S'il ne vient personne et qu'ils s'en vont à droite, au Bureau des véhicules automobiles, on les colle, on leur enlève des points quand on fait passer l'examen.

M. de Belleval: Peut-être.

M. Goulet: C'est ce qu'on a semblé me dire ou j'ai mal compris. Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Je ne sais pas s'il y a un article quelconque.

M. de Belleval: On pourra y revenir à l'article 356. Si vous voulez prendre une note.

M. Goulet: D'accord.

M. de Belleval: Je pense que ce cas est couvert par l'article 356.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, l'article 312 est adopté tel qu'amendé?

M. de Belleval: L'article 312?

Le Président (M. Bordeleau): Oui. Je m'excuse, on n'a pas parlé de l'amendement. C'est un amendement de forme.

M. de Belleval: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Article 313.

M. Goulet: Je m'excuse, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: Le ministre m'a référé à

l'article 356; on pourra toujours y revenir, mais ce n'est pas cela du tout que je veux dire.

À l'article 356, c'est avant de tourner et, bien sûr, il faut se tirer à gauche. Ce n'est pas avant de tourner que je parle, c'est après avoir tourné.

M. de Belleval: Après avoir tourné, la règle générale, c'est que l'individu doit s'en aller à droite dès que c'est sécuritaire de le faire. C'est la disposition générale. Il doit circuler à droite. Par conséquent, lorsqu'il a fait un dépassement, il doit reprendre sa place dès que c'est sécuritaire de le faire. Il regarde derrière lui et, s'il n'y a personne qui s'en vient, il va prendre la voie de droite.

M. Fontaine: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Article 313, adopté. Article 314.

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté.

M. de Belleval: L'article 314 est important aussi; les gens qui passent sur le terrain d'une station-service, au coin d'une rue, pour éviter un feu rouge; c'est une infraction.

Le Président (M. Bordeleau): Article 315, avec un amendement de forme.

M. Gratton: Cela va, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté tel qu'amendé. Article 316.

M. Gratton: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 317.

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 318.

M. de Belleval: L'installation de voies réservées pour les bicyclettes ou certaines catégories de véhicules.

Le Président (M. Bordeleau): Avec un amendement de forme.

M. Gratton: Quand on parle de la personne qui a l'entretien d'un chemin public, on parle forcément soit du ministère, soit d'une municipalité.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Ce n'est pas l'entrepreneur qui fait le déneigement.

M. de Belleval: Non.

Le Président (M. Bordeleau): Article 518, adopté tel qu'amendé. Article 319 avec un autre petit amendement de forme..

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. Article 319, adopté tel qu'amendé. Article 320.

M. de Belleval: Le ministre des Transports tient un registre des chemins publics qu'il a désignés comme étant des autoroutes. Ils sont identifiés comme tels par une signalisation.

Le Président (M. Bordeleau): Article 320, adopté tel qu'amendé. Article 321.

M. de Belleval: C'est un avis de 48 heures après lequel on peut enlever toute affiche ou tout signal posé sur un chemin public en contravention des dispositions de la section.

M. Goulet: Là-dessus, si vous me le permettez, il semblerait que ce n'est pas clair, l'avis qu'on donne. Est-ce un avis verbal, un avis écrit par courrier recommandé?

M. de Belleval: Ce peut être un avis verbal.

M. Goulet: Cela peut?

M. de Belleval: Oui, ça peut l'être. On rejoint la personne, on lui téléphone et on lui dit: Il est interdit d'avoir une affiche. On lui demande de l'enlever.

M. Goulet: Au cours de mon mandat de quatre ans, peut-être à une dizaine de reprises, j'ai eu connaissance d'engueulades et de chicanes alors qu'à un moment donné les gens du ministère décident d'enlever une affiche. On dit: On t'a appelé et tu ne l'as pas enlevée. On voit cela surtout le printemps, quand le type se fait faire quelque chose de très bien pour...

M. de Belleval: Pour indiquer sa cabane à sucre.

M. Goulet: ... indiquer sa cabane à sucre, justement, et ces choses-là. Le ministère des Transports arrive et déboîte tout cela. Cela a parfois coûté cher au gars.

M. de Belleval: Non, on ne fait pas cela.

M. Goulet: Cela se fait actuellement. Pourquoi? On ne le sait pas. L'avis verbal, c'est quoi? Est-ce qu'on appelle et qu'on avertit un enfant de 10 ans qui répond au téléphone, son épouse ou le propriétaire lui-même? Ce n'est pas clair.

M. de Belleval: Là, vous parlez des panneaux-réclame?

M. Goulet: Oui.

M. de Belleval: Les panneaux-réclame, c'est autre chose. Ici, ce sont les affiches de signalisation dont on parle.

M. Goulet: Ah! ...enlever toute affiche, signal, indication, disposition...

M. Gratton: Est-ce qu'on va les retrouver ailleurs, les panneaux-réclame, dans le code?

M. de Belleval: Non, c'est la fameuse loi sur les panneaux-réclame.

M. Gratton: C'est une loi?

M. de Belleval: C'est une loi, oui...

M. Gratton: Je pensais que c'était un règlement.

M. de Belleval:... qui doit être d'ailleurs rajeunie elle aussi.

M. Goulet: Quand vous parlez d'affiche, c'est obligatoirement une affiche pour indiquer une circulation quelconque; ça ne peut pas être une affiche publicitaire?

M. de Belleval: Non.

M. Goulet: Non. D'accord. Juste une seconde, si vous me le permettez, M. le Président, parce qu'on ne donne pas la définition d'une affiche. Il semblerait que le ministère des Transports décide, à un moment donné, de passer en petit camion jaune, et si ça ne fait pas l'affaire, on l'enlève.
(11 h 30)

M. de Belleval: En vertu des règles d'interprétation, comme on a déjà une loi qui traite des affiches en question, il faut interpréter le code comme ne couvrant pas justement ces affiches-là.

M. Gratton: Pas seulement des panneaux-réclame, mais tout affichage publicitaire. Je suis d'accord...

M. de Belleval: Maintenant pour les affiches privées, quand il s'agit d'affiches temporaires, à l'occasion d'événements spéciaux ou même lors d'une saison spéciale

comme la saison des sucres, j'ai émis une directive au ministère, à savoir que les ingénieurs de district s'entendent avec les promoteurs en question. Il peut y avoir des affiches de posées à condition que les responsables s'engagent à le faire correctement, conformément aux règles de sécurité. Ils les enlèvent aussi à leurs frais une fois que l'événement est passé. Maintenant, on n'a plus de problème là-dessus.

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que cela va?

M. Goulet: Est-ce que vous avez fait cela dernièrement?

M. de Belleval: J'ai fait cela l'hiver dernier, à la suite de demandes, en particulier de gens de la Beauce et de Bellechasse, à l'occasion des sucres.

M. Mathieu: Merci bien.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, cela va pour l'article 321, tel qu'amendé avec les deux petits papillons.

M. Goulet: Merci du message. Cette année, il y aura encore des sucres dans la Beauce et dans Bellechasse. Tout le monde est invité.

M. Gratton: Il devrait même y en avoir plus que l'an passé.

M. de Belleval: À quel article sommes-nous?

Le Président (M. Bordeleau): L'article 321 est adopté tel qu'amendé. L'article 322?

M. de Belleval: C'est la même chose. L'interdiction d'affiches qui sont destinées à tromper ou à faire obstruction à une affiche publique.

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 323? Adopté. L'article 324, avec un papillon de forme? L'article 324 est adopté tel qu'amendé. L'article 325? Adopté. L'article 326? Adopté. L'article 327, avec un amendement de forme? Adopté tel qu'amendé. L'article 328?

Feux de circulation

M. Gratton: Il serait peut-être bon de souligner, à l'intention des lecteurs du journal des Débats, que la proposition de l'avant-projet de permettre les virages à droite sur feu rouge n'a pas été retenue dans le Code de la route...

M. de Belleval: Non.

M. Gratton: ...dont on discute présentement.

M. de Belleval: Quand on aura fait l'expérience du présent code et qu'on aura vu comment les Québécois se comportent vis-à-vis, entre autres, des piétons, on pourra revoir cet aspect du code.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 328 est adopté. L'article 329, avec un amendement de forme? Adopté. L'article 330?

M. Gratton: Un instant, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui.

M. Gratton: L'article 330.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 330, avec un amendement de forme.

M. de Belleval: La priorité est toujours au piéton, aux feux de circulation.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 330 est adopté tel qu'amendé.

M. Goulet: Juste une seconde, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: À l'article 330, cela veut dire qu'à un feu jaune clignotant, s'il y avait - comment vous dirais-je bien cela - collision, par exemple, en percutant l'arrière d'un camion qui serait passé sur un feu rouge clignotant ou un feu rouge, si je comprends bien, sur un feu jaune clignotant, on doit ralentir, mais c'est à nous le droit de passage.

M. de Belleval: Oui. La seule chose, c'est que, cependant, on doit céder le passage à un piéton ou aux véhicules qui sont déjà engagés dans l'intersection. Autrement dit, vous avez un feu clignotant, mais il y a un véhicule qui est arrivé à l'intersection, qui a fait son arrêt et qui s'est engagé ensuite dans l'intersection. Celui qui arrive sur le feu clignotant doit céder le passage.

M. Goulet: Mais, la limite de vitesse...

M. Gratton: C'est même vrai sur un feu vert.

M. de Belleval: Exactement.

M. Goulet: La limite de vitesse à un feu jaune clignotant, c'est quoi?

M. de Belleval: C'est la limite qui est prévue pour la section de route en question.

M. Goulet: M. le Président, écoutez...

M. de Belleval: Avec un ralentissement.

M. Goulet: ...on ralentit sur...

M. de Belleval: C'est un ralentissement, c'est une vitesse relativement plus basse que celle qui est prévue pour cette section de la route.

M. Goulet: Oui, mais céder le passage à un piéton...

M. de Belleval: ...qui est déjà engagé, oui.

M. Goulet: Écoutez, il y a des feux jaunes clignotants où ça va, mais je pense, entre autres, à l'entrée du pont de Trois-Rivières, l'autoroute qu'il y a là, je vous dis que si un piéton s'embarque, on ralentit. Il y a un feu jaune clignotant, mais il y a peut-être une chance de...

M. de Belleval: C'est évident.

M. Goulet: Il faut être capable d'arrêter.

M. de Belleval: Oui. Le piéton est toujours soumis à la règle de prudence aussi, par définition.

M. Goulet: D'accord, mais je ne pensais pas que...

M. de Belleval: Non, mais le principe, c'est que...

M. Goulet: C'est peut-être moins long arrêter un piéton que d'arrêter un véhicule.

M. de Belleval: Le principe, autrement dit, qu'on met dans la loi, c'est que le fait que le feu soit clignotant ne vous donne pas le droit de passage, de la même façon que s'il n'y avait pas de feu. Le feu clignotant, ce n'est pas pour dire: vous avez une priorité supplémentaire. Au contraire, c'est pour vous dire: il y a un danger, vous devez ralentir et vous devez céder la priorité de passage à ceux qui sont déjà engagés dans l'intersection. C'est ça, le feu clignotant. Le feu clignotant rouge, en plus, c'est pour vous aider à prendre conscience qu'il y a un arrêt obligatoire. Dans le cas du feu clignotant jaune, c'est qu'il y a un ralentissement obligatoire et qu'il y a une priorité de passage à céder à d'autres utilisateurs de

l'intersection. Il y a peut-être des gens qui s'imaginent qu'un feu jaune, c'est pour vous aider à aller encore plus vite, alors qu'en fait, c'est pour vous demander de ralentir. Alors, je pense que c'est un autre bel exemple du fait qu'on a des choses à expliquer au monde. Je suis d'accord avec votre réaction; dans un sens, elle est typique.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, article 330, tel qu'amendé, cela va?

M. de Belleval: Je dois dire que c'est la même chose sur un feu vert. Les gens pensent qu'ils ont une priorité absolue sur un feu vert. Loin de là, vous ne devez pas accélérer sur un feu vert, là aussi vous devez ralentir et vous n'avez pas une priorité absolue sur un feu vert, loin de là. Vous avez une priorité relative seulement. À toutes les intersections, d'ailleurs, vous devez agir avec prudence. C'est pour ça d'ailleurs qu'on met une signalisation préventive dans le cas des intersections. On indique aux gens qu'il y a une intersection, ce n'est pas pour les renseigner sur la route comme telle, c'est pour leur dire: il y a un danger en avant, il y a une intersection, il y a une possibilité d'accident.

D'ailleurs, la preuve... C'est, en fait, tout un aspect de l'enseignement de la conduite que nous avons déjà instauré et sur lequel il va falloir insister davantage. C'est ce qu'on appelle la conduite préventive, c'est-à-dire tenir pour acquis qu'il y a des dangers, il faut les prévoir et il faut agir en conséquence. Il faut tenir pour acquis que tous les autres conduisent en fou et que c'est extrêmement dangereux de conduire, qu'il y a des possibilités d'accident partout et qu'il faut ajuster sa conduite en fonction de cette situation-là.

Par conséquent, quand vous conduisez sur un chemin de campagne et que vous voyez une petite affiche qui indique une intersection, normalement, vous devez relever le pied de la pédale de l'accélérateur et être conscient qu'il peut se passer quelque chose en avant. Si tous les gens avaient ce réflexe, je pense qu'il y aurait bien moins d'accidents. Qu'est-ce qu'on apprend un bon lundi matin: quelqu'un s'est tué à une intersection soi-disant parce qu'il s'est fait frapper par quelqu'un qui n'a pas fait son arrêt. Justement, il faut conduire comme si tout le monde chauffait en fou et que les gens ne faisaient pas leur arrêt et se dire: il y a une intersection et tout d'un coup quelqu'un arrive. Je pense que, quand on l'a, ce réflexe, on l'a déjà expérimenté. Moi, ça m'est déjà arrivé de me faire frapper sur un feu vert, j'avais la priorité, quelqu'un est arrivé et a passé sur le feu rouge. J'ai eu le réflexe, une fraction de seconde avant l'intersection de... Effectivement, j'ai vu la

voiture venir et, de toute évidence, elle n'allait pas arrêter et j'ai eu le temps de faire la manoeuvre non pas pour éviter l'accident, mais pour en diminuer la gravité. Je pense que plusieurs personnes peuvent avoir le même témoignage. Il faut toujours conduire avec cet état d'esprit, non pas comme si on était dans son salon et qu'il n'y avait aucun danger.

C'est cela, au fond, tout cet aspect du code qu'on voit à travers ces articles, les feux jaunes, les feux de circulation, la priorité aux piétons. Au fond, il y a une mentalité derrière le code et c'est cela qu'il faut transmettre aux Québécois. C'est ça qui va être difficile, évidemment. Le feu jaune, c'est un signal de danger, ce n'est pas un signal de priorité. Les feux de circulation en général sont des signaux de danger par définition, y compris le feu vert.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, l'article 330 tel qu'amendé?

M. Gratton: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. L'article 331 tel qu'amendé?

M. Gratton: M. le Président, à l'article 331, sauf erreur, il semble qu'on n'a pas prévu de peine nulle part pour infraction à cet article.

M. de Belleval: "À moins d'une signalisation contraire, face à un feu vert, le conducteur d'un véhicule routier doit, après avoir cédé le passage aux piétons ainsi qu'aux véhicules routiers qui se trouvent déjà dans l'intersection, continuer ou tourner à gauche ou à droite".

M. Mathieu: Cela veut dire qu'il laisse épuiser le trafic, si je comprends bien.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Mathieu: Le trafic sur l'autre feu.

M. de Belleval: À ceux qui sont déjà dans l'intersection.

M. Gratton: Je devance un peu, mais avant qu'on ne l'oublie, il semble...

M. de Belleval: Qu'on n'aurait pas prévu...

M. Gratton: ... qu'on n'aurait pas prévu de peine pour l'infraction.

M. de Belleval: On va vérifier, les légistes vont vérifier. Il y a un amendement. Je vois que vous avez fait un travail absolument méticuleux.

M. Gratton: Extraordinaire.

M. de Belleval: J'avoue que vous avez toute mon admiration parce que...

M. Goulet: On a passé les vacances des Fêtes là-dessus, le jour de Noël et... Voyons donc!

M. Gratton: Je me vois forcé, M. le Président, de dire que...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Je me vois forcé de dire, M. le Président, que je n'ai pas fait ce travail de bénédictin personnellement, mais que j'ai pu compter sur le concours du service de recherche et, notamment, sur celui de M. Denis Jean qui m'accompagne ce matin et qui a fait un travail formidable.

M. de Belleval: Je le félicite. Remarquez que je suis d'autant plus en mesure d'apprécier ce qu'il a fait que j'ai vu les fonctionnaires du ministère travailler là-dessus d'arrache-pied pendant des mois, trouver tous les jours, tous les quinze jours, des faits nouveaux. La preuve, c'est qu'on en voit encore. C'est un monument, 565 articles, on le voit; il y a des choses qui ont l'air du gros bon sens, mais qui sont complexes. Il y a une articulation là-dedans qui est assez extraordinaire quand on voit tout le complexe administratif qui est derrière tout cela pour faire fonctionner ça, le complexe juridique. C'est quelque chose! Il faut en féliciter les architectes et remercier aussi ceux qui nous aident, autant dans l'Opposition qu'au gouvernement, à améliorer les choses.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 331 tel qu'amendé est adopté. Article 332?

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 333?

M. de Belleval: Dans tous ces articles, on voit qu'aux feux de signalisation, même s'il y a une priorité, elle est relative et il faut toujours céder la priorité aux piétons et aux véhicules qui sont déjà engagés dans l'intersection.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 333 est-il adopté?

M. Goulet: M. le Président, à l'article 333, pour mon information on dit, "doit circuler uniquement..." Si on arrête à "doit circuler", ce qu'on voit régulièrement, ce sont des gens qui bloquent la circulation. Sur

un boulevard, vous avez un feu vert pour continuer sur la voie de gauche et une flèche pour toucher à droite, mais le monsieur décide de ne pas tourner à droite. Est-ce qu'il doit tourner à droite ou bloquer le trafic?

M. de Belleval: Il peut attendre.

M. Goulet: Il peut attendre?

M. de Belleval: Ce n'est pas courtois...

M. Goulet: C'est là qu'on voit parfois des gens qui en viennent aux coups.

M. de Belleval: Autrement dit...

M. Goulet: Est-ce qu'il doit tourner? Est-ce qu'il est obligé?

M. de Belleval: Non, il n'est pas obligé de tourner, il ne commet pas une infraction s'il ne tourne pas, quoiqu'il ait l'obligation aussi de ne pas obstruer la circulation. Est-ce qu'il pourrait être coupable d'avoir obstrué la circulation? Je ne pense pas.

M. Goulet: Le virage à droite sur feu vert, vous ne l'avez pas retenu?

M. de Belleval: Sur le feu rouge...

M. Goulet: Je m'excuse, sur le feu rouge.

M. de Belleval: Comme on vient de le voir tantôt, on ne l'a pas retenu. (11 h 45)

M. Goulet: Je n'aime tellement pas les rouges, que je ne veux pas en voir.

M. Mathieu: Vous voyez du vert partout.

M. Goulet: Surtout les feux rouges, je n'aime pas les feux rouges.

M. Gratton: Il n'y en a plus de cela.

M. Goulet: Vous ne l'avez pas retenu parce que...

M. de Belleval: Le rouge disparaît, il devient rose de plus en plus.

Une voix: Rosalie.

M. Goulet: Non, mais vous ne l'avez pas retenu. C'est parce qu'on pensait qu'il serait retenu. Votre prédécesseur semblait avoir donné assez d'importance à cela et il y semblait même favorable. Je ne veux pas parler en son nom, mais, d'après ce qu'il nous avait dit...

M. de Belleval: Oui, je pense qu'en principe, on ne peut pas s'opposer à cette mesure. Mais, le problème, c'est que je pense qu'au Québec, on a du chemin à faire en matière de courtoisie, par rapport aux piétons, d'obéissance aux règles même élémentaires, on le voit, des règles absolument élémentaires. Quand on aura fait ce chemin, qu'on aura expérimenté les nouveaux passages piétonniers, etc., et qu'on aura fait aussi un effort de sensibilisation des Québécois, on va voir le résultat. Peut-être qu'à ce moment, ce sera révisé dans ce sens.

Mais, je pense qu'actuellement, on aurait une espèce de contreproduction de ce côté, alors qu'il faut exagérer dans un certain sens, entre nous, pendant un bout de temps, plutôt que d'aller dans l'autre sens. C'est une question de pendule. Là, on va mettre le pendule du côté du piéton, du côté d'une certaine discipline plus grande, d'une conscience plus grande du danger de l'automobile comme telle, plutôt que de ses avantages. Quand on sera empreint de cette psychologie, on verra s'il ne faut pas renvoyer le balancier ensuite de l'autre côté.

M. Gratton: M. le Président.

Le **Président (M. Bordeleau):** Oui, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Il conviendrait peut-être que j'indique que, dans la discussion autour de l'avant-projet où il était proposé d'inclure les virages à droite, on a quand même reçu un certain nombre de représentations, surtout de la ville de Montréal, de la police, de la Commission de transport, etc., qui s'opposaient de façon assez catégorique à cette mesure.

On peut se demander comment un Outaouais comme moi peut souscrire à ne pas le permettre, compte tenu du fait que nous, dans l'Outaouais, avec nos déplacements du côté ontarien, nous sommes peut-être parmi les plus habitués et, effectivement, il me semble que, pour les gens de l'Outaouais en tout cas, cela ne présenterait pas de problème.

Je suis d'accord avec le ministre que le moment n'est pas venu encore, à mon avis. On a déjà assez d'éducation à faire sur des choses fondamentales, qui existent depuis toujours, comme on en a parlé tantôt, par exemple l'obligation de circuler à droite sur les autoroutes et d'autres choses semblables. On devrait, à mon avis, faire l'éducation, faire le test avant de considérer des mesures comme celle du virage possible sur feu rouge à droite.

Il est peut-être difficile aussi de se dire, à ce moment-ci, que le fait de donner priorité aux piétons, aux intersections en particulier, exige toujours de la part du

piéton une certaine prudence et une certaine connaissance du code. Il ne s'agira sûrement pas d'endosser la notion de la priorité du piéton pour dire au piéton: Allez-y maintenant et l'automobiliste devra arrêter parce que, effectivement, si l'automobiliste n'arrête pas, ce n'est pas l'automobile qui s'en ressentira le plus, mais bien le piéton. L'éducation restera à faire des deux côtés.

Cela m'amène, M. le Président, à poser une question qui est tout à fait différente de cela, mais c'est peut-être l'endroit où il faut la poser. Partout au Québec, surtout sur les routes relevant de l'entretien du ministère des Transports, les boulevards urbains, entre autres - je pense à la rue Maisonneuve, à Hull, peut-être le boulevard Laurier, je ne sais pas si c'est du domaine provincial ou municipal - mais on a ces feux de circulation aux intersections qui permettent le virage à gauche sur une flèche verte, mais dans les deux sens en même temps. Je ne sais si c'est le résultat d'une réglementation mais ce que j'entends, c'est que, plaçons-nous sur le boulevard Laurier, on a des automobiles qui circulent en direction ouest, d'autres en direction est, à une même intersection...

M. de Belleval: Ils peuvent tourner tous les deux à gauche.

M. Gratton: ...les deux pourront virer à gauche en même temps, immobilisant ainsi toute la circulation qui s'en va tout droit par le fait même.

M. de Belleval: Je vous avoue que cela ne me paraît pas correct, à première vue.

M. Gratton: C'est malheureusement ce qui se produit. Sur le boulevard Maisonneuve, à Hull, c'est la même chose.

M. de Belleval: À moins que la circulation soit très peu dense.

M. Gratton: Au contraire, elle l'est beaucoup.

M. de Belleval: Mais au contraire, elle est très dense.

M. Gratton: Souvent - je ne sais s'il s'agit du ministère des Transports ou des services de circulation des municipalités - on semble traiter la conception de la signalisation lumineuse comme étant une façon de ralentir la circulation alors qu'à mon avis, au contraire, le but visé devrait être non pas d'augmenter la vitesse, mais d'augmenter...

M. de Belleval: La régularité.

M. Gratton: ... l'efficacité. Une des

façons les plus simples serait d'avoir les virages à gauche dans une direction avancée de la lumière verte et d'avoir l'autre après. D'ailleurs, les Ontariens, encore là, ont ce signal lumineux.

M. de Belleval: Oui, qui s'en vient, un clignotant.

M. Gratton: Oui.

M. de Belleval: On voit qu'il se répand de plus en plus au Québec. Le système que vous mentionnez, celui existant en Ontario, est celui qu'on retrouve ici, à Québec, par exemple, sur le boulevard Hamel, pour donner un exemple précis. Le cas du boulevard Maisonneuve me paraît plutôt incongru. C'est probablement une erreur.

M. Gratton: Il y a le boulevard Laurier, à Québec, qui est aussi comme cela.

M. de Belleval: Non, pas sur le boulevard Laurier.

M. Gratton: Oui. Je regrette. Peut-être pas à toutes les intersections, mais il y a certaines intersections...

M. Goulet: Oui, c'est normal, aussi.

M. Gratton: ... où s'il n'y a pas de voiture qui tourne à gauche, vous avez le boulevard Laurier dans les deux sens où il n'y a aucune circulation. Les feux sont rouges en direction nord-sud, les feux sont verts pour le virage à gauche, en directions est et ouest, et vous avez quatre directions où rien ne bouge parce que personne ne tourne à gauche. Si c'est du bon "design" au point de vue de la circulation, moi, j'en perds mon latin!

M. de Belleval: Il va falloir examiner cela. Remarquez que c'est de juridiction municipale.

M. Gratton: Il me semble que par désir d'uniformisation...

M. de Belleval: Maintenant, je vais vous donner le fruit de mon expérience d'un an et un peu plus. Notre conception de la signalisation, au ministère, est celle que vous venez de mentionner à l'effet de régulariser le flot de circulation, le rendre plus efficace et aussi plus sécuritaire, mais non pas de le ralentir délibérément. Il y a d'autres façons de faire cela.

Je dois dire que du côté des municipalités, à la suite des pressions des citoyens, règle générale, d'ailleurs, on a tendance à considérer la signalisation comme un moyen de ralentir la circulation, d'où la multiplication de ces interdictions, de ces

arrêts pour toutes les directions. Cela se développe de plus en plus au Québec, dans les municipalités essentiellement. Il est évident que la signalisation, dans ce sens-là, est considérée comme un moyen de ralentir la circulation. Cela a un effet relativement limité, cela peut même avoir un effet contraire.

M. Gratton: Justement.

M. de Belleval: Il faut être très prudent de ce côté.

M. Gratton: Par exemple, quand on se sert de la synchronisation des feux de circulation sur un boulevard donné manifestement pour empêcher qu'un même conducteur puisse franchir tous les feux verts, je trouve cela exagéré.

M. de Belleval: Il y aura certainement une espèce de colloque à tenir entre le ministère et les municipalités et les responsables de la circulation pour s'entendre sur un certain nombre de principes de base parce qu'on s'en vient de plus en plus divergent de ce côté. Il faut dire que même à l'intérieur du ministère, j'ai des pressions de conseils municipaux qui me demandent, par exemple, sur des routes provinciales, de réduire la vitesse de 70 km ou de 80 km à 50 km. C'est appuyé par des comités de citoyens, des députés, etc. C'est une mesure qui est souvent très inefficace et même dangereuse parce que si la voie a une configuration donnée et que l'ensemble des conducteurs fonctionnent à un niveau de vitesse donnée, le seul fait de réduire la vitesse nominalement multiplie non seulement les infractions, mais même parfois multiplie les dangers d'accidents au lieu du contraire. C'est difficile de leur faire comprendre; c'est encore basé sur une expérience et ce n'est pas évident à première vue. Le gros bon sens est parfois un ennemi de la vérité dans certains cas et c'est évidemment les cas les plus difficiles à expliquer.

M. Gratton: Sans porter de jugement, si on doit tenir des consultations avec les municipalités...

M. de Belleval: Oui, le Conseil interministériel de la sécurité routière doit tenir une espèce de table ronde avec les municipalités pour discuter de cette question. Là, il y a des idées qui courent et qui feraient que si on les mettait en application, on augmenterait l'insécurité plutôt que la sécurité sur les routes.

M. Gratton: Justement. J'allais dire, sans porter de jugement, que c'est peut-être avec les autorités de la ville de Québec qu'on devrait aborder les discussions.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va?

M. Goulet: Avant de terminer le chapitre des feux de circulation, à la ville de Québec, on m'a dit que ce qui n'était vraiment pas compris - ce n'est pas expliqué - c'est le fameux virage à gauche sur un feu vert. À un moment donné, c'est marqué "virage à gauche interdit", cela va, c'est compris; "virage à gauche protégé sur feu vert clignotant", les gens tournent, mais quand le feu est vert et qu'il ne vient personne, plusieurs n'osent pas tourner à gauche. Ils ont droit de tourner.

M. de Belleval: Ils ont droit, oui.

M. Goulet: Il semblerait que ce soit mal compris. On ne le voit pas là-dedans. La flèche, c'est officiel, les gens la comprennent, ils tournent à gauche, mais le feu vert clignotant...

M. de Belleval: Vous avez raison, c'est tout le concept de ce qu'est un feu de circulation. Qu'est-ce qu'une priorité? Qu'est-ce qu'un virage protégé par rapport à un virage prioritaire ou un virage permis? Ce sont toutes ces notions qu'il faut expliquer aux gens. Quand le feu est clignotant, il y a un feu rouge sur le côté opposé, ce qui permet donc de tourner en étant protégé d'une certaine façon, c'est-à-dire en ayant une certaine assurance que si une voiture vient dans le sens inverse, elle arrêtera au feu de circulation.

Quoique, même là encore, à mon avis, il faut être prudent. Si on voit une voiture s'en venir à toute vitesse, tout à coup elle décide de passer sur le feu rouge quand même... Il y a quand même une plus grande protection que quand le feu est simplement vert et qu'il ne clignote pas. Là, vous avez le droit de tourner, mais les autres ont aussi le droit de continuer. Il faut redoubler de prudence. C'est tout cela qu'il s'agit d'expliquer et on a de l'éducation à faire de ce côté-là.

M. Gratton: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: ... je ne veux pas insister davantage, mais est-ce que le ministre ne pourrait pas nous indiquer qu'il va revoir d'une façon spéciale la situation du boulevard Maisonneuve de Hull?

M. de Belleval: Je vais prendre une note et je vais demander un rapport à mon unité de circulation, de signalisation.

M. Gratton: La situation que décrit le député de Bellechasse est encore pire. On a,

sur le boulevard Maisonneuve, aux intersections, des feux de circulation rouge, jaune, vert pour aller tout droit, et on en a une autre banque de trois qui contrôlent strictement le virage à gauche. Sur cette banque de trois, pour le virage à gauche, il y a une flèche verte qui indique à gauche, il n'y a pas de flèche, mais un feu jaune et un feu rouge. Supposons que tous ces feux sont rouges, à un moment donné, les automobiles qui veulent faire un virage à gauche sont dans la voie de gauche et ceux qui veulent aller tout droit sont dans les trois voies ou les deux voies de droite.

À un moment donné, la flèche pour le virage à gauche s'allume, passe du rouge à la flèche à gauche. Donc, il y a une indication qu'on peut faire un virage à gauche et c'est la même chose dans le sens inverse.

M. de Belleval: Dans l'autre sens.

M. Gratton: Donc, il y a seulement ceux qui tournent à gauche qui peuvent tourner. Tout à coup, la flèche verte s'éteint et c'est le feu jaune, pour le virage à gauche, qui s'allume en même temps que le feu vert s'allume pour laisser passer tout droit. L'automobiliste qui se trouve encore là, en supposant qu'il en arrive d'autres pour faire un virage à gauche, tout à coup voit le feu rouge. Il devient rouge ensuite. Qu'il y ait de la circulation ou pas qui vienne de la direction inverse, il ne peut pas faire autrement que conclure qu'il n'a pas le droit de virer à gauche.

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: Effectivement, pourquoi n'aurait-il pas le droit de virer à gauche s'il n'y a pas de circulation qui vient?

M. de Belleval: S'il n'y a personne.

M. Gratton: Comme je vous le dis, il y a quelqu'un qui s'est amusé à compliquer la chose sur le boulevard Maisonneuve, peut-être bien avec d'excellents motifs, mais je serais curieux de voir les statistiques. Surtout que c'est le même bonhomme qui a fait en sorte qu'on rétrécisse de cinq voies à deux dans l'espace d'un pâté de maisons! J'aimerais bien connaître le nom de ce gars, pas vous?
(12 heures)

M. Goulet: Est-ce lui qui a placé Ottawa de l'autre bord de la rivière?

M. Gratton: Non, il était là avant. nbO

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que cela va?

M. de Belleval: On va essayer de savoir

pourquoi c'est comme cela.

M. Gratton: Vous rendriez service non seulement au député de Hull, mais également aux autorités municipales; d'une pierre vous feriez deux coups.

M. de Belleval: J'ai l'impression que ce feu-là est maintenant sous la direction de la municipalité.

M. Gratton: Il ne l'était pas.

M. de Belleval: Oui, il y a jusqu'à quelques mois, c'était sous la compétence du ministère des Transports. Vous avez raison.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 333 est adopté. L'article 334?

M. Gratton: M. le Président, est-ce qu'on me permettrait de souligner la présence du maire de la municipalité de Sainte-Famille-d'Aumond, qui nous accompagne ce matin et qui doit d'ailleurs rencontrer le ministre tantôt en délégation, et en profiter pour lui dire que s'il y a des problèmes de signalisation routière dans sa municipalité, il pourrait nous le dire et on en traitera ici de la même façon qu'on a fait avec le boulevard Maisonneuve à Hull. Que je sache, il n'y a pas grand problème de signalisation.

Le Président (M. Bordeleau): Votre message est passé, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Ce ne sont pas surtout des feux qui manquent dans ce coin-là. Ce sont les routes, M. le Président.

M. Goulet: Ce n'est pas la signalisation, c'est la subvention.

M. Gratton: Oui.

M. de Belleval: L'article 334 est adopté.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 334 est adopté. L'article 335?

M. Proulx: ...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Saint-Jean, s'il vous plaît!

M. de Belleval: À l'article 335, là encore, c'est une autre règle de courtoisie. Même si le feu est vert, si vous n'avez pas l'espace pour vous engager complètement dans l'intersection, vous ne devez pas vous y engager et ainsi bloquer l'intersection. La plupart des Québécois n'ont pas l'air à comprendre cela, ils provoquent des embouteillages et ils sont en infraction quand

ils font cela.

M. Gratton: De \$25 à \$50, si j'ai bien compris. Ce doit être suffisant pour...

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que l'article 335 est adopté?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 336 tel qu'amendé?

M. de Belleval: La même chose pour le passage à niveau.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 336 est adopté tel qu'amendé. L'article 337, avec un amendement?

M. de Belleval: De forme.

Le Président (M. Bordeleau): De forme.

M. Gratton: C'est là qu'on retrouve la réponse à ma question de tantôt. *

M. de Belleval: C'est la priorité à la droite.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 337 est adopté tel qu'amendé. L'article 338, avec un autre amendement de forme?

M. de Belleval: Les passages à niveau, la façon de se comporter à un passage à niveau.

M. Goulet: Même quand c'est marqué "arrêtez", "écoutez", je ne sais pas trop.

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Le fameux X du CN, on n'est pas obligé d'arrêter, si je comprends bien, avec un véhicule de promenade. S'il y a un train, bien sûr, mais il n'y a pas toujours...

M. de Belleval: Non, mais normalement vous êtes censés ralentir.

M. Goulet: ...des feux rouges.

M. de Belleval: Non.

M. Goulet: Même si c'est marqué "arrêtez", on n'est pas obligé. Qu'est-ce qui est marqué: arrêtez ou ralentissez, sur le fameux X? Dans nos régions rurales...

Une voix: "Traverse de voie ferrée".

M. Goulet: C'est marqué "traverse de voie ferrée".

M. de Belleval: Si vous arrivez, disons, à ce qu'on appelle une intersection sans feu qui est simplement affichée...

M. Goulet: On n'est pas obligé d'arrêter.

M. de Belleval: ...vous n'êtes pas obligé d'arrêter, mais normalement vous ralentissez...

M. Goulet: Oui, je suis d'accord.

M. de Belleval: ...pour vérifier si...

Une voix: Tu ne savais pas cela.

M. de Belleval: ...un train s'en vient. Mais vous n'êtes pas obligé d'arrêter complètement.

M. Goulet: De toute façon, la manière dont ils sont organisés dans nos régions, si on ne ralentit pas, on saute dans le champ parce que c'est vraiment mal fait. Il y a toujours un boum!

M. de Belleval: Tant mieux, c'est une bonne façon de faire ralentir les gens.

M. Goulet: Est-ce que c'est le ministère qui fait les intersections ou le CN?

M. de Belleval: On les fait.

M. Goulet: Oui?

M. de Belleval: On ne réussit pas toujours bien.

M. Gratton: La définition d'un passage à niveau, est-ce que c'est strictement pour un train? Cela ne peut pas être un passage à niveau pour des camions, par exemple.

M. de Belleval: Pour un train.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 338 est adopté...

Une voix: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): ...tel qu'amendé. L'article 339, avec un amendement de forme?

M. de Belleval: Non, il n'y a pas d'amendement de fond.

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, M. le ministre, mais j'en ai un.

M. de Belleval: Est-ce qu'il y a un amendement de fond?

Le Président (M. Bordeleau): Non, de

forme.

M. de Belleval: Oui, d'accord. Vous avez raison. Alors, c'est l'obligation pour le véhicule - autobus, minibus - de s'immobiliser obligatoirement à un passage à niveau.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, adopté tel qu'amendé?

M. Gratton: À l'article 339, M. le Président, on fait référence aux passages à niveau qui peuvent exister sur des autoroutes avec terre-plein et deux voies dans chaque direction. J'en connais un, sur l'autoroute 20, entre Québec et Montréal, où je n'ai jamais vu un train passer.

M. de Belleval: Non.

M. Gratton: Est-ce qu'il en existe plusieurs autres, à la connaissance du ministre?

M. de Belleval: Pas à ma connaissance. Je pense que c'est le seul.

M. Goulet: Non, sur la route 20, à Beaumont, comté de Bellechasse, entre Lévis et Montmagny.

M. de Belleval: À Saint-Romuald, excusez-moi, vous avez raison.

M. Goulet: Non, il y en a un aussi à Beaumont.

M. de Belleval: À Beaumont?

M. Goulet: Oui, à Ville-Guay, précisément, où il ne passe à peu près jamais de train, mais en tout cas!

M. de Belleval: D'ailleurs, quand il y a un train, il y a une signalisation spéciale. Enfin, il y a tout un système compliqué.

M. Goulet: Oui, quand il passe un train, je pense qu'en plus des signaux il y a un homme sur place.

M. de Belleval: Il y a un signaleur.

M. Goulet: Pourquoi ont-ils fait ça comme ça? C'est parce que, éventuellement, ça devait disparaître?

M. de Belleval: C'est pour desservir un entrepôt ou quelque chose comme ça où il passe vraiment un train par mois. Cela ne vaut pas la peine de...

M. Gratton: Il n'y a jamais eu d'accident.

M. de Belleval: Il n'y a jamais eu d'accident encore.

Le Président (M. Bordeleau): Article 339 tel qu'amendé, adopté?

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 340, avec, là aussi, un amendement de forme.

M. de Belleval: Les règles dans le cas de dépassement, l'obligation de signaler.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, article 340, adopté tel qu'amendé. Article 341?

M. de Belleval: L'interdiction de dépassement lorsque quelqu'un a déjà commencé à dépasser, que la visibilité est insuffisante et la chaussée, évidemment, l'interdit.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 342?

M. de Belleval: Le dépassement de la bicyclette où on indique que le dépassement ne peut se faire que s'il peut être fait sans danger pour le cycliste. Donc, en donnant l'espace suffisant.

M. Gratton: Où en est-on?

Le Président (M. Bordeleau): Article 342, adopté?

M. Gratton: Un instant, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: On souligne que l'avant-projet parlait du cyclomoteur en plus de la bicyclette.

M. de Belleval: Une bicyclette ou un cyclomoteur?

M. Gratton: Oui.

M. de Belleval: Ou une motocyclette, je suppose.

M. Gratton: On disait que le conducteur d'un véhicule routier pouvait dépasser un cyclomoteur ou une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation.

M. de Belleval: On ne permet pas le dépassement du cyclomoteur, au même titre que la moto. Il est interdit de dépasser la moto, c'est-à-dire que c'est permis, mais

dans les mêmes conditions que pour une voiture. C'est pour augmenter la sécurité en cyclomoteur.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: Je n'en ferai pas une affirmation, mais est-ce qu'il est possible que dans les écoles, au niveau primaire, on dise aux jeunes avec des bicyclettes, peut-être dans les villes où il n'y a pas de voies réservées aux bicyclettes, de circuler dans le sens des piétons, c'est-à-dire à gauche, de façon à voir venir le véhicule? Est-ce qu'il est possible qu'une telle pratique soit conseillée à des jeunes ou si c'est le professeur qui a décidé de leur dire ça?

M. de Belleval: Je pense que non. Je peux me renseigner plus particulièrement mais, à première vue, je ne pense pas.

M. Goulet: Je dis bien que c'est peut-être... Je me suis laissé dire que l'instituteur... Je pense qu'il y aurait vraiment des directives à donner de façon que tout le monde aille dans le même sens. Je comprends qu'on veuille protéger un jeune et dire...

M. de Belleval: Je pense qu'on a un article un peu plus loin qui dit que le cycliste doit utiliser le sens de la circulation dominante.

M. Goulet: Toujours, même dans les villes?

M. de Belleval: On verra un peu plus loin.

M. Goulet: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Article 342, adopté? Article 343, avec un amendement de forme?

M. de Belleval: L'article 343, c'est... Pour la bicyclette, on verra tantôt à l'article 397. Évidemment, sur la chaussée, à deux sens, le conducteur doit signaler et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger pour le véhicule dépassé.

M. Gratton: Si je comprends bien, il doit signaler avant d'emprunter la voie de gauche pour dépasser, mais il n'est pas obligé de signaler lorsqu'il revient dans la voie de droite.

M. de Belleval: Non.

M. Gratton: Alors que sur l'autoroute, c'est différent. Est-ce qu'on l'a prévu sur l'autoroute?

M. de Belleval: Non.

M. Gratton: Est-ce qu'on verra une disposition analogue à l'article 343 pour ce qui est de la circulation sur les autoroutes?

M. de Belleval: Sur les autoroutes?

M. Gratton: Quelque part?

M. de Belleval: Je ne pense pas, non.

M. Gratton: Où retrouve-t-on, alors, l'obligation de signaler l'intention sur l'autoroute? Il me semble que...

M. de Belleval: L'article 340 est général. Il dit: "Le conducteur d'un véhicule routier qui en dépasse un autre doit signaler son intention au moyen des feux indicateurs de changement de direction et peut, en outre pendant la nuit, signaler au moyen d'appels de phares." C'est la règle générale.

M. Gratton: Il doit signaler son intention de changement de direction.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Donc, c'est dans les deux sens, avant de dépasser et après.

M. de Belleval: Oui. À l'article 352, sous Virage et changement de direction, on dit: "Le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage, à changer de voie de circulation, à faire demi-tour ou à réintégrer la chaussée en provenance de l'accotement ou d'une aire de stationnement doit signaler son intention à l'aide des signaux indicateurs de changement de direction et s'assurer qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans risque."

M. Gratton: Cela couvre...

M. de Belleval: Cela couvre tout.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, l'article 344? Adopté?

M. de Belleval: L'article 344, interdiction d'augmenter la vitesse quand on est dépassé, manoeuvre criminelle, s'il en est une.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 344 est adopté. L'article 345, avec un amendement de forme.

M. de Belleval: Est-ce qu'il y a un amendement de fond à l'article 345?

Le Président (M. Bordeleau): De forme.

M. de Belleval: De forme, excusez.

L'interdiction du louvoisement.

M. Gratton: Je sais ce qu'on veut dire par le louvoisement...

M. de Belleval: Le zigzag.

M. Gratton: Oui, sauf que, lorsqu'on circule sur une autoroute, je me demande si des agents de la paix ne sont pas portés à interpréter comme du louvoisement une bonne conduite automobile de celui qui retourne à la voie de droite après chaque dépassement. En d'autres mots, il me semble que c'est beaucoup plus dangereux...

M. de Belleval: Non, on dit: "... le fait pour le conducteur d'un véhicule routier d'effectuer en zigzag plusieurs dépassements successifs sur une chaussée..." S'il retourne sur la voie de droite, il n'est pas en zigzag. Le zigzag, c'est dépasser quelqu'un à droite, ensuite à gauche, ensuite à droite et ensuite à gauche. S'il dépasse toujours par la gauche, il n'est pas en zigzag.

M. Gratton: Même s'il revient, parce qu'il me semble qu'on doit souhaiter qu'il revienne sur la voie de droite et ne pas coller à gauche parce que, deux milles plus loin, il en voit un qu'il va finir par dépasser.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: C'est malheureusement ce que trop d'automobilistes font dans le moment.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 345 tel qu'amendé est adopté. L'article 346.

M. de Belleval: L'interdiction, évidemment, de dépassement dans les endroits dangereux.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 346 est-il adopté?

M. de Belleval: L'article 346 est adopté?

M. Goulet: M. le Président, le ministre a vraiment donné les directives pour circuler à coeur d'année dans des régions où, justement, on doit se fier un peu à la forme des lignes.

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Dans nos régions, la coutume veut qu'on les fasse à l'automne. L'été, on fait ce qu'on appelle communément du "patchage". De ce temps-ci, on circule et on ne voit pas les lignes.

M. de Belleval: J'ai donné des

instructions aussi pour que ce soit le travail prioritaire du printemps d'installer les lignes. Je dois dire que, dans certaines régions du Québec, l'année dernière, on a eu un problème. On a respecté ma directive sauf dans certaines régions où, par un malheureux contretemps, la compagnie qui nous fournit la fichue peinture a connu une interruption de sa livraison. On a été pris, je ne dirai pas comment, mais on a été mal pris, on n'a pas pu le faire. Mais nos gens ont les ordres de faire cela en priorité au printemps. (12 h 15)

M. Goulet: Ce qu'on nous répond... Pour circuler sur des chemins qui sont très étroits et où il n'y a pas d'autoroute, même si on fait les lignes le printemps, les gens du ministère nous disent: Écoute, le camion vient une fois durant l'année. Or, on les fait le printemps. On a fait cela l'année dernière après avoir reçu les pressions de plusieurs municipalités ou groupes. Durant l'été, on refait l'asphalte et on refait le béton bitumineux et on se réveille...

M. de Belleval: Là encore, ils ont d'autres directives à l'effet que dès que le béton bitumineux neuf est posé, les lignes doivent être faites sans délai, parce que c'est extrêmement dangereux. Le béton bitumineux frais posé est très noir et la nuit en particulier, il est beaucoup plus dangereux que le vieux béton. Alors là aussi, ils ont les ordres d'installer les lignes pointillées ou autres presque immédiatement.

Je dois dire, pour l'avoir vérifié, que c'est effectivement ce qui se passe normalement. Maintenant, il y a 50 chefs de district et il y a toutes sortes de régions. Comme je l'ai dit, l'année dernière, à ma courte honte, au tout début, au mois d'avril ou au mois de mai, j'ai fait mes vérifications et je me suis rendu compte que, effectivement, les directives avaient été suivies. Tout à coup, je me mets à avoir des appels de certaines régions, au milieu de l'été, et on me dit: Quand est-ce que vous allez passer poser les lignes? J'ai dit: Diable, qu'est-ce qui se passe là? Il me semble que cela avait bien été, ils ont suivi tout ce que j'avais demandé de faire. C'est là que j'ai eu l'explication, évidemment, on s'était bien gardé de me le dire, c'est qu'on avait eu un problème de peinture, pour certains.

Je prends bonne note de vos remarques.

M. Goulet: Au niveau sécuritaire, c'est que le camion semble ne pas être disponible. Vous allez avoir une autoroute...

M. de Belleval: Une autre chose, ce qu'on fait maintenant, comme vous le savez, c'est qu'on inscrit autant que possible une ligne jaune le long de l'accotement et cela augmente beaucoup la sécurité. Beaucoup de conducteurs trouvent que c'est plus important

d'avoir la ligne d'accotement que la ligne centrale. L'avantage de la ligne d'accotement, c'est qu'évidemment elle s'use beaucoup moins vite que la ligne centrale. On peut la conserver, même quand la ligne centrale est disparue.

Vous avez raison d'attirer mon attention là-dessus, mais je dois vous dire que je partage votre opinion. Ils ont les directives pour le faire.

M. Goulet: Le système de la ligne permanente n'a pas été étudié. Ce n'est peut-être pas l'endroit pour poser la question, mais étant donné que c'est vraiment sécuritaire...

M. de Belleval: Oui, cela a été étudié.

M. Goulet: ...quand il pleut, on se guide seulement là-dessus.

M. de Belleval: Cela a été étudié. On a un problème au Québec.

M. Goulet: C'est trop onéreux.

M. de Belleval: Qu'est-ce que vous voulez, avec le déneigement des chemins, la signalisation, évidemment, est beaucoup plus fragile qu'ailleurs. C'est le pire endroit pour en avoir. Il ne faut pas oublier que le climat québécois est un des pires au monde pour la circulation, pour l'entretien des chemins, même par rapport aux pays Scandinaves.

Simplement une petite anecdote, en passant. Dans le parc des Laurentides, j'ai des sections de route qui gèlent jusqu'à neuf pieds de profondeur, qui sont presque en gel permanent. Le dégel permanent arrive au mois de juillet, à la fin de juillet. Il y a des sections du parc des Laurentides et du parc de La Vérendrye où c'est comme cela.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, cela va, 346. Adopté. 347.

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, adopté. 348.

M. de Belleval: La ligne double, évidemment, l'interdiction de dépasser.

M. Gratton: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. 349.

M. de Belleval: On dit que, malgré l'article 348, évidemment, on peut la franchir si la voie est obstruée ou fermée, mais à la condition de le faire avec toute la prudence nécessaire.

M. Gratton: Est-ce que c'est le cas présentement?

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Ici, un tracteur de ferme, il me semble que j'avais vu cela, le fameux triangle rouge, où c'était la seule façon de l'identifier, à savoir si on...

M. de Belleval: Tous les véhicules lents doivent porter un triangle.

M. Goulet: Est-ce que c'est un règlement?

M. de Belleval: Ce n'est pas un tracteur de ferme.

M. Goulet: Ils doivent le porter.

M. de Belleval: Oui, ils doivent en avoir.

M. Goulet: Tous ceux qui sont inclus là doivent le porter, sauf la bicyclette, bien sûr...

M. de Belleval: Le triangle.

M. Goulet: ...mais est-ce qu'une voiture à traction animale doit quand même porter le triangle? Les calèches?

M. de Belleval: Oui, la même chose. D'ailleurs, si vous regardez les calèches à Québec, elles en ont.

M. Goulet: D'accord, tout véhicule de ferme.

M. de Belleval: Cela va?

Le Président (M. Bordeleau): L'article 349 est adopté. Article 350.

M. de Belleval: C'est la même chose, à l'article 350, pour la ligne discontinue.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté? Article 351.

M. de Belleval: Quand on circule en convoi, il faut laisser l'espace nécessaire pour les dépassements sans danger.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté? Article 352.

M. de Belleval: Dans le cas des virages, évidemment, quelle est la procédure. C'est l'article général dont on parlait tantôt.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté?

M. Gratton: L'amende est de \$50 à

\$100?

M. de Belleval: On considère que c'est une manoeuvre dangereuse.

M. Gratton: D'accord, mais je voulais vérifier. C'est bien ça, de \$50 à \$100?

M. de Belleval: À l'article 352? Je ne veux pas m'avancer... Dans le tableau des amendes, c'est de \$25 à \$50. C'est à l'article 469. Pour l'article 352, ça va?

Le Président (M. Bordeleau): Oui, adopté. Article 353.

M. de Belleval: C'est la possibilité d'utiliser les signaux manuels. Cela s'applique, entre autres, à vos véhicules spéciaux.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Article 354.

M. Gratton: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 355.

M. Gratton: M. le Président, en fait, on passe très vite, mais à l'article 354: "Le conducteur d'un véhicule routier doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des usagers du chemin public." Voilà un autre endroit où on n'a pas cette bonne habitude.

M. de Belleval: Non. Évidemment, quelqu'un décide de changer de direction soudainement et fait fonctionner ses clignotants à la dernière seconde, ce n'est pas une manoeuvre correcte.

M. Baril: Il signale dans une direction et tourne dans l'autre.

M. de Belleval: Là, c'est encore pire.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 355 est adopté. Article 356, avec un amendement de forme.

M. de Belleval: Ce que vient de dire le député d'Arthabaska est un autre bon exemple de conduite préventive. Quand quelqu'un signale qu'il va tourner à droite, il faut faire attention pour le dépasser sur la gauche parce qu'il peut aussi bien, effectivement, avoir eu une distraction, signaler qu'il s'en va à droite, ou encore, faire cette maudite manoeuvre qui consiste à

se déporter sur la gauche avant d'effectuer son virage. Combien de conducteurs se sont fait prendre, ils ont eu des accidents dans une circonstance semblable, parce qu'ils ne considèrent pas assez que l'ennemi, c'est l'autre conducteur.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 356 tel qu'amendé est adopté. Article 357, avec un amendement de forme aussi.

M. de Belleval: C'est tout le comportement sur les virages à gauche, selon les différentes configurations routières.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 357 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 358.

M. de Belleval: Dans le cas d'une chaussée à sens unique, c'est la même chose.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, adopté tel qu'amendé. Article 359. À l'article 358, il y avait un petit amendement de forme.

M. de Belleval: Oui, "à sens unique" au lieu de "dans un même sens". Ce sont des règles de bon sens dans ce cas-là, ce n'est pas compliqué.

Le Président (M. Bordeleau): Article 359, avec un amendement de forme aussi. Adopté tel qu'amendé. Article 360.

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 361, avec un amendement de forme aussi.

M. de Belleval: À l'article?

Le Président (M. Bordeleau): Article 361.

M. de Belleval: À l'article 361, oui.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté tel qu'amendé. Article 362, avec un amendement de forme? Adopté. Article 363?

M. de Belleval: C'est le virage à droite et on dit, bien entendu, de tourner court et ne pas empiéter sur la gauche ou le centre de la chaussée.

M. Gratton: Très bien.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 362 est adopté tel qu'amendé. Article 363?

M. de Belleval: C'est ce que je viens de dire. ordinaire.

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, M. le ministre. Oui, je suis un numéro en arrière. L'article 363 est adopté. Article 364?

M. de Belleval: Le stationnement doit être fait sans, évidemment, gêner l'accès à une propriété ou gêner la circulation.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 364 est adopté. Article 365?

M. de Belleval: À l'article 365, le stationnement doit se faire dans le sens de la circulation, à pas plus de 30 centimètres de la bordure et les roues du véhicule orientées dans le sens de la bordure dans le cas d'une pente.

M. Gratton: Dans le cas d'une pente vers l'avant. Pas dans le cas d'une pente vers l'arrière.

M. de Belleval: Oui. Dans le cas d'une pente vers l'arrière, ce serait dans le sens contraire.

M. Gratton: Il n'y a rien dans le cas d'une pente vers l'arrière.

M. de Belleval: Non. Vous avez raison. C'est une incongruité. Évidemment, on tient pour acquis que la pente est vers l'avant; donc, on oriente les roues du véhicule vers la bordure la plus rapprochée. Si la pente est vers l'arrière et qu'on fait cela...

M. Gratton: En fait, non.

M. de Belleval: Oui, d'accord, je comprends.

M. Gratton: On peut les tourner. Ce sont les roues avant seulement.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Cela a du bon sens.

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

Le Président (M. Bordeleau): L'article 365 tel qu'amendé est adopté. Article 366?

M. Gratton: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Article 367?

M. de Belleval: Interdiction de stationnement, bien sûr, sur les autoroutes ou sur les chaussées dans le cas d'une route

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 368, avec un amendement de forme?

M. de Belleval: S'il y a stationnement la nuit sur la chaussée, il faut évidemment garder les feux de position allumés.

Le Président (M. Bordeleau): L'article 368 est adopté tel qu'amendé. Article 369?

M. de Belleval: C'est l'interdiction de stationner sauf, évidemment, nécessité absolue, sur un trottoir; à moins de cinq mètres d'une borne-fontaine; à moins de cinq mètres d'une station de pompiers ou d'un poste de police ou à moins de huit mètres de ces bâtiments lorsque le stationnement ou l'immobilisation se fait du côté qui leur est opposé; à moins de cinq mètres d'un signal d'arrêt; dans un passage pour piétons; dans une voie de circulation réservée exclusivement, par exemple, aux autobus; dans les zones de débarcadère; dans une intersection ni à moins de cinq mètres de celle-ci; dans une voie d'entrée ou de sortie d'un chemin à accès limité; sur un pont; dans un passage à niveau; sur une terre-plein; sur une voie de raccordement; devant une rampe de trottoir pour les personnes handicapées; aux endroits où le dépassement est prohibé, bien sûr. C'est important. Le quinzième paragraphe est peut-être moins connu; dans un endroit où le véhicule routier stationné ou immobilisé rendrait inefficace une signalisation, c'est-à-dire qu'il obstruerait une signalisation. Cela vaut particulièrement pour les camion.

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que cela va?

M. de Belleval: Par contre, on permet à une personne handicapée d'immobiliser son véhicule ou d'immobiliser le véhicule dans lequel elle est pour lui permettre de monter ou descendre.

M. Goulet: La question qui est posée au niveau des véhicules pour handicapés, c'est que plusieurs endroits publics ont maintenant des stationnements réservés pour les handicapés. Souvent, ils n'ont qu'une place de stationnement ou deux qui sont tout près. La question qui se pose, c'est: Est-ce que le véhicule peut demeurer sur place quand c'est la personne handicapée qui est là? Est-ce seulement pour monter et descendre de voiture? Plusieurs pensent qu'ils peuvent stationner là...

M. de Belleval: Non, c'est seulement pour l'immobilisation temporaire. Il ne peut pas rester là, à moins que ce soit clairement prévu que le stationnement est possible.

(12 h 30)

M. Goulet: Non, mais c'est marqué... Ce n'est pas marqué, il y a une espèce de chaise roulante dessinée ou encore c'est marqué: Réservé pour personnes handicapées. Est-ce que ça veut dire qu'on peut laisser le véhicule ou simplement...

M. de Belleval: S'il s'agit d'un stationnement identifié comme stationnement, oui; sinon, ce n'est qu'un endroit pour faire monter et descendre les handicapés, donc, l'immobilisation temporaire.

M. Goulet: Pourquoi n'obligerait-on pas à marquer: Zone débarcadère, personnes handicapées? Parce que, souvent, c'est marqué: Stationnement, et il n'y en a qu'un. C'est mal interprété. Alors, la voiture est là pour la journée. S'il arrive un autre...

M. de Belleval: Ce ne doit pas être marqué: Stationnement à ce moment-là, si le stationnement n'est pas permis.

M. Goulet: S'il y a seulement une chaise, est-ce que c'est quelque chose d'officiel, est-ce que c'est une réglementation? Je pense que le sigle, c'est une chaise roulante dans un cercle. Alors, si la personne voit ça, elle ne peut pas laisser... Est-ce que ça veut dire zone débarcadère ou stationnement?

M. de Belleval: C'est une zone débarcadère.

M. Goulet: Vous l'interprétez comme ça, mais est-ce que, dans le règlement, il y a quelque chose qui le dit? Parce que...

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Où?

M. de Belleval: On vient de le lire.

M. Goulet: Non, on dit: le conducteur d'un véhicule routier qui transporte une personne handicapée.

M. de Belleval: Oui, le règlement permet d'en monter ou d'en descendre. Elle ne peut pas stationner son véhicule.

M. Goulet: J'ai bien dit, mais si la personne handicapée - on voit ça souvent - conduit elle-même son véhicule?

M. de Belleval: Elle ne peut pas plus.

M. Goulet: Ce n'est pas ça que le règlement dit.

M. de Belleval: Oui, le règlement dit: peut immobiliser pour permettre à cette

personne de monter ou de descendre, mais il ne permet pas de stationner. Parce que l'interdiction de stationner demeure, tout le reste de l'article 369 demeure, mais disons que le stationnement temporaire, c'est-à-dire que l'arrêt temporaire est permis, mais seulement l'arrêt temporaire.

M. Goulet: D'accord.

M. de Belleval: D'accord?

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, article 369, tel qu'amendé. Article 370?

M. de Belleval: 370, un article intéressant, qui est peut-être peu connu aussi: sur un chemin public, nul ne peut laisser sans surveillance un véhicule routier dont il a la garde sans avoir préalablement arrêté le moteur, enlevé les clés de contact et verrouillé les portières.

M. Goulet: Là-dessus, bien sûr, je reviens à ma question d'hier, nous pensons que, pour diminuer les vols de véhicule, il serait bon d'ajouter, après les mots "sur un chemin public", les mots "endroit public"

M. Goulet: C'est ça.

M. Goulet: Toujours, parce qu'il semblerait que c'est là que les vols se commettent, à l'endroit où le type entre dans un stationnement ou dans un centre commercial deux minutes pour chercher son habit chez le nettoyeur et son véhicule est disparu. Il semblerait que c'est là, en grande majorité, que les vols se commettent et non pas sur le chemin comme tel, c'est très rare.

M. de Belleval: C'est certain.

M. Goulet: C'est plutôt dans les cours de stationnement, à l'abri.

M. de Belleval: Tout à fait juste.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, article 370, adopté. Article 371?

M. Gratton: M. le Président, seulement une remarque. Je suis sûr que les Québécois ne savent pas qu'il pourrait leur en coûter de \$10 à \$25 d'amende chaque fois qu'ils stationnent leur voiture sans verrouiller les portières.

M. de Belleval: Exactement, sur un chemin public. Il va falloir le leur dire.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, article 371, adopté?

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 372, avec un amendement de forme?

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté, tel qu'amendé. Article 373?

M. de Belleval: Alors, 372, adopté?

Vitesse

Le Président (M. Bordeleau): Oui. Article 373?

M. de Belleval: Alors, c'est la vitesse. "Toute vitesse et toute action imprudente susceptibles de mettre en péril la sécurité, la vie ou la propriété sont prohibées sur tous les chemins." Alors, c'est la règle générale. Vous pouvez être arrêté pour imprudence même si vous respectez la limite permise, si les conditions de la chaussée ne permettent pas cette vitesse. Par ailleurs, on indique les vitesses maximales qui sont permises sur différents chemins. Alors, 60 kilomètres minimum, 100 kilomètres sur les autoroutes, 90 kilomètres sur les chemins publics numérotés, 80...

M. Gratton: Il n'y a aucun changement par rapport au code actuel?

M. de Belleval: Non, on a conservé exactement la réforme qui avait été faite par mon prédécesseur, le député de Charlevoix.

M. Gratton: M. le Président, un bref commentaire. Bien sûr, il n'est pas question pour moi de proposer qu'on abolisse les limites de vitesse sur les routes québécoises. Je ne suis pas sûr que limiter la vitesse sur les routes ait l'effet bénéfique que certaines personnes voudraient prêter à la mesure. On sait, par exemple, que dans certains pays, notamment en Allemagne, ce n'est réglementé d'aucune façon.

M. de Belleval: Cela commence même en Allemagne, maintenant, sur certaines routes.

M. Gratton: Selon mes informations, on a tenté des expériences de limiter à 130 km/h sur les autoroutes et on a établi qu'il n'en résultait pas de diminution des accidents ou presque - je pense que la diminution était de 1,4% - et on est revenu à la règle de ne pas avoir de limite de vitesse. Pourtant, l'Allemagne a le meilleur rendement au point de vue du taux d'accidents par 100,000 voitures - je ne sais pas de quel critère il s'agit - avec les États-Unis. Le but de mon propos, c'est de faire ressortir le fait que ce ne sont pas nécessairement les conducteurs

qui conduisent vite qui sont les plus dangereux, mais bien les conducteurs qui sont imprudents. J'inclus parmi les conducteurs imprudents ceux qui circulent sur les autoroutes à une vitesse inférieure à 60 km/h, par exemple..

M. de Belleval: Trop lente.

M. Gratton: ... et surtout lorsque ceux-ci sont dans la voie de gauche. Ils sont un danger public alors qu'eux-mêmes, probablement, se considèrent comme de bons citoyens en matière de sécurité routière. Il me semble que si on a à mettre l'accent quelque part dans l'application du Code de la sécurité routière, ce ne sera pas nécessairement par des stations de radar sur les autoroutes. D'abord, premièrement, parce que ce sont sur les autoroutes qu'on retrouve le moins d'accidents de toutes les catégories de route et que, deuxièmement, malheureusement, c'est là que c'est le plus facile pour les policiers de démontrer leur efficacité de contrôle, si on parle du nombre de contraventions qui sont émises. Il semble que, dans la ville de Québec, il s'agit... Je voyais, dans un article de l'Actualité signé par Gérald Leblanc, que - je ne sais pas quelle est la proportion - on dispense des infractions pour le stationnement...

M. de Belleval: Ah oui, par milliers.

M. Gratton: ... par milliers, alors que les infractions au Code de la route, il y en a à peine, d'autres infractions à d'autres sections du Code de la route. Je le dis parce qu'il me semble que si on part avec l'attitude que limiter et contrôler la vitesse maximale sur nos routes va améliorer notre record au point de vue de sécurité routière, on fait fausse route. Je sais que le ministre en est conscient, ce n'est pas pour lui que je dis cela, c'est pour ceux qui s'intéressent à nos travaux. C'est bien plus par le biais d'une éducation de nos conducteurs à la prudence, à la connaissance du Code de la route, aux bonnes règles de pratique. Dans le fond, le code n'invente rien, il ne fait que traduire dans les mots des règles de courtoisie, des règles de logique, des règles de bon sens qui devraient normalement nous venir automatiquement.

J'espère que, dorénavant, les mesures qui seront prises par le gouvernement aussi bien que par tous les autres organismes viendront renforcer ce désir de mieux informer, de mieux éduquer les conducteurs plutôt que de les arrêter le plus souvent possible pour des excès de vitesse qui ne sont pas la cause majeure des accidents.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre.

M. de Belleval: Là-dessus, je dois dire que les études qui sont faites en Amérique du Nord démontrent qu'il y a une relation entre la vitesse maximum permise et le taux d'accidents. Cela a été le cas aux États-Unis quand ils ont baissé la vitesse maximale de 100 km/h et même, à certains endroits, de 120 km/h à maintenant 90 km/h. C'était surtout pour des raisons d'économie d'énergie que cela a été imposé aux États-Unis, la vitesse maximale de 90 km/h sur les autoroutes, mais on a noté en même temps une diminution du nombre d'accidents et de la gravité des accidents.

C'est un phénomène de masse, ce n'est pas un phénomène personnel dans le sens que, pour certains individus qui sont des conducteurs très prudents, qui ont la bonne attitude, la vitesse peut être un facteur absolument négligeable dans leur exposition aux accidents. Disons que sur une masse d'individus moyens, il est évident que le danger d'accident augmentera avec la vitesse, parce que le temps de réponse des réflexes va diminuer, il y a une distorsion aussi de la perception visuelle avec la vitesse, qui est bien connue. Alors, il est évident que le danger d'accident augmente avec la vitesse. Ce n'est pas nécessairement le cas sur une route déserte ou sur une autoroute. C'est tout à fait en fonction de l'environnement routier. C'est cela qui est le problème. Il y a certaines de nos routes, on le sait, où une vitesse de 70 kilomètres l'heure est déjà une vitesse dangereuse, tandis que le même type de route, au point de vue alignement, par exemple, mais dans un autre environnement, ne présentera pas de danger au-delà de 100 kilomètres. C'est quelque chose qui est très relatif.

Ce qu'on veut faire avec, entre autres, la Sûreté du Québec et les sûretés municipales, c'est élaborer une stratégie d'application du code du côté de la vitesse qui soit, justement, destinée non pas tout simplement à remplir les coffres de l'État à travers des trappes à ours dans des endroits où au fond il n'est pas prioritaire de faire observer les vitesses ou de faire comprendre un certain nombre de choses aux gens, mais d'utiliser cela d'une façon préventive, pour éduquer les gens au phénomène de la vitesse comme telle et à ses dangers dans certaines circonstances particulières.

M. Gratton: M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: Je souscris d'emblée à tout ce que vient de dire le ministre. J'ajouterai seulement que le danger qui nous guette c'est qu'on succombe à la tentation d'aller au plus facile.

M. de Belleval: C'est cela, exactement.

M. Gratton: C'est plus facile d'attraper des conducteurs qui violent cette partie du code, c'est-à-dire celle qui touche la vitesse, parce qu'on le fait avec des stations de radar, on peut le faire à toute heure de la journée, c'est facile. C'est plus facile faire cela que de dépister les vrais responsables d'à peu près 40% de l'ensemble des accidents, c'est-à-dire des personnes qui conduisent en état d'ébriété ou avec facultés affaiblies.

M. de Belleval: Par exemple. C'est cela.

M. Gratton: Moi, ce que je souhaite, je suis sûr que c'est ce que le ministre souhaite aussi, c'est qu'on trouve les moyens, qu'on en invente, s'il le faut, pour aller à la vraie source, à la vraie cause des accidents, qui est bien plus l'aspect de la conduite en état d'ébriété.

M. de Belleval: D'ébriété.

M. Gratton: Parce qu'il faut bien se dire qu'en règle générale, ceux qui conduisent plus vite, plus rapidement, sont souvent les meilleurs conducteurs. Par définition, celui qui est bon conducteur a plus confiance en ses moyens et peut conduire plus vite, sans présenter un danger aussi grand que le mauvais conducteur qui conduit plus lentement. En règle générale, ce sont d'ailleurs les mauvais conducteurs qui conduisent plus lentement. Je n'en fais pas une règle...

M. de Belleval: ...générale ou absolue.

M. Gratton: ...générale ou absolue, mais il me semble que cet élément entre en considération. Ce que je veux éviter, c'est qu'on se retrouve dans une situation où au Québec, parce que le gouvernement veut enfin - quand je dis le gouvernement, je les mets tous ensemble - améliorer notre performance au niveau de la sécurité routière, qu'on aille au plus facile, parce que c'est toujours ce qu'on a fait finalement.

Quand la Sûreté du Québec décide de faire un blitz au point de vue de la sécurité routière, elle installe des stations de radar ou des points de radar sur les autoroutes. Ce n'est malheureusement pas là qu'on éduque qui que ce soit.

M. de Belleval: Ce qu'on fait d'ailleurs - la Sûreté ne fait plus ce genre de chose, on le voit maintenant depuis quelques années - comme blitz, c'est qu'on va essayer de sensibiliser les gens au danger de l'excès de vitesse comme tel, et on va les prévenir qu'on va faire une surveillance particulière

dans une région donnée. On l'annonce d'avance d'ailleurs à la télévision et à la radio, parce que le but de l'opération, ce n'est pas de remplir les coffres de l'État de contraventions, c'est d'indiquer aux gens que dans certains environnements, la vitesse est dangereuse, dans des milieux semi-ruraux, sur des boulevards urbains. Il y a des routes qui sont plus dangereuses que d'autres. On sait, par exemple, que la route du parc des Laurentides est plus dangereuse qu'une autre. Ce n'est pas tout le monde qui peut conduire même à la vitesse maximale sur ces routes-là. C'est cela le but. C'est d'éduquer les gens aux dangers de la route liés à la vitesse plutôt qu'à la vitesse au sens strict. (12 h 45)

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que l'article 373 est adopté?

M. Gratton: M. le Président, est-ce qu'on pourrait suspendre maintenant?

M. de Belleval: Arrêter.

Le Président (M. Bordeleau): J'aurais une suggestion: se rendre à l'article 381 et on commencerait une nouvelle section. Il reste sept ou huit articles.

M. de Belleval: À l'article 374, évidemment...

Le Président (M. Bordeleau): L'article 373 est adopté. Article 374?

M. de Belleval: ...il est interdit de conduire trop lentement ou de façon à gêner aussi la circulation. Je pense que c'est aussi une règle de bon sens.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté?

M. Gratton: Encore là, malheureusement, je suis sûr qu'il ne doit pas y avoir 1% des contrevenants qui font l'objet d'infraction. Les policiers ne se préoccupent jamais de ceux qui vont trop lentement.

M. de Belleval: De plus en plus, justement, ils se préoccupent de cela.

M. Gratton: Souhaitons-le. Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Article 375?

M. de Belleval: C'est la modification des limites de vitesse pour certains véhicules routiers, bien sûr, qui est possible par règlement.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): J'ai parlé avec mon collègue de Bellechasse et il serait d'accord sur cela. On sait qu'on a à se déplacer assez souvent dans nos comtés. Je ne sais pas comment c'est dans les comtés urbains, mais dans les comtés ruraux, automatiquement, on est obligé de dépasser assez souvent la limite de vitesse. Dans le passé, je crois que les automobiles des députés, des personnes qui siégeaient à l'Assemblée nationale avaient des plaques d'immatriculation spéciales. On sait présentement que l'automobile des ministres porte un signal dans la grille avant, une lumière rouge...

M. de Belleval: Non, pas du tout.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Je m'excuse, je suis monté...

M. de Belleval: D'abord, il n'y a jamais eu de tolérance sous aucun gouvernement. Il n'y a jamais eu, pas de tolérance, mais de permission pour permettre à certains véhicules d'excéder la vitesse permise. Aucun véhicule n'a le droit d'excéder les vitesses permises.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Mais pourquoi dire que "le ministre des Transports peut..."

M. de Belleval: La seule chose, c'est que le ministre peut modifier les limites pour les véhicules routiers ou certaines catégories d'entre eux. Par exemple, pour les camions, on va imposer une vitesse inférieure à la vitesse normale, et il faut faire une signalisation. Comme le dit l'article, il faut qu'une signalisation le prévoie.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Pourquoi le véhicule - je n'en veux pas aux véhicules des ministres - du ministre est-il pourvu de deux plaques d'immatriculation? Une qui porte...

M. de Belleval: Il n'est pas pourvu de deux plaques d'immatriculation. Les véhicules ministériels ont exactement le même type de plaque que tous les autres véhicules au Québec.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): C'est quoi la plaque? C'est marqué...

M. Gratton: J'ai le goût du Québec.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Pas GR, mais...

M. Gratton: Non, j'ai le goût.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): J'ai le goût du Québec? Non, il y a des

plaques...

M. de Belleval: Je peux assurer le député que la plupart des véhicules ministériels ont la même plaque que la voiture de tout citoyen.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):

Avec les mêmes...

Une voix: GQ.

M. de Belleval: Non.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):
Non.

M. Gratton: Non.

M. de Belleval: Maintenant, s'il s'agit d'un véhicule qui appartient, disons, à un ministère, une voiture de livraison du ministère, il peut y avoir une plaque G. Mais la plupart des ministres, vous regarderez, ont la même plaque que tout le monde et ils ont des véhicules qui ressemblent à tous les véhicules, à plusieurs véhicules qu'on retrouve sur la route. Ils n'ont pas d'identification particulière et ils ne doivent pas avoir de privilège particulier d'ailleurs.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Je m'excuse, M. le ministre, mais j'ai eu assez souvent l'occasion de monter dans une automobile de ministre pour aller dans mon comté avec certains ministres. En descendant, le véhicule avait une plaque avec des chiffres comme tous les autres véhicules et, en remontant, il y avait une plaque sur laquelle c'était marqué G, gouvernement du Québec, en arrière.

M. Gratton: Quel ministre était-ce, M. le député?

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Écoutez! On ne va pas commencer à nommer des noms.

M. Gratton: Juste le nom du ministère.

M. de Belleval: Mais cela ne lui donne pas un privilège particulier.

M. Gratton: Donnez-moi juste le nom du ministère.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Non, je veux savoir pourquoi. Je dis que s'il y a des privilèges, si le ministre peut autoriser ou permettre une limite de vitesse pour certaines catégories de véhicules ceux des ministres, pourquoi le député ne pourrait-il pas en bénéficier?

M. de Belleval: Le ministre ne fixe pas

de vitesse particulière pour les véhicules ministériels. Ils n'ont aucun privilège. Ils sont obligés de suivre exactement les mêmes règles de la circulation que tous les autres véhicules. Ils n'ont pas de privilège particulier.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):

Ils n'en ont pas.

M. de Belleval: Ils n'en ont pas, non.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): C'est quoi le véhicule du ministre où, dans la grille avant, il y a une lumière rouge qui s'allume à l'occasion, s'il rencontre...

M. de Belleval: Certains véhicules de ministres sont munis...

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):

...d'une lumière dans...

M. de Belleval: ...d'un phare rouge.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): C'est ça, à l'avant.

M. de Belleval: À l'avant. Cela ne leur donne aucun privilège particulier, aucun. À mon avis, d'ailleurs, c'est illégal.

M. Gratton: En tout cas, dans le nouveau code, ce ne sera sûrement pas permis, si ça l'est...

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Sauf si M. le ministre décide, parce que lui, il peut le changer.

M. de Belleval: Non, je ne peux pas le changer.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Oui, le ministre des Transports peut modifier les fautes.

M. de Belleval: Il faudrait que je mette une signalisation particulière, imaginez-vous, c'est absolument impossible.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Cela en est une signalisation particulière, un feu rouge à l'intérieur de la grille.

M. de Belleval: Non, la signalisation dont il est question ici, c'est la signalisation sur le bord de la chaussée, ce n'est pas la signalisation sur le véhicule.

Le Président (M. Bordeleau): Cela répond à votre question, M. le député de Kamouraska-Témiscouata? Article 375, adopté?

M. Gratton: Si vous voulez faire une

motion d'amendement, on serait prêt à vous appuyer.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Le député de Beauce-Sud...

M. Gratton: On appuie toujours les...

M. Goulet: Certains dimanches • après-midi, ce serait utile, M. le Président. Je me demande si on ne doit pas en faire un amendement formel. Il y a tant de municipalités à couvrir dans l'espace de...

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Le député de Beauce-Sud dit que ça ne vaut pas la peine. Il ne sera peut-être pas réélu à la prochaine élection.

M. Gratton: Je ne demanderais pas de gager sur qui va être réélu à la prochaine élection.

M. de Belleval: M. le Président, comme disait Prosper Boulanger, on n'est pas ici pour faire de la politique, alors...

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, article 375, adopté?

M. Gratton: Oui, M. le Président.

M. de Belleval: Article 376?

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 376?

M. de Belleval: C'est la préséance du ministère des Transports sur les autorités locales en matière de signalisation.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 377, avec un amendement de forme, adopté? Cela va?

M. de Belleval: C'est ça. Alors, l'article 377: la possibilité pour une autorité locale d'avoir une vitesse et une signalisation différentes.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté, tel qu'amendé. Article 378?

M. de Belleval: C'est ce à quoi on faisait allusion hier, l'interdiction d'utiliser des phares blancs allumés pour projeter un faisceau lumineux vers l'arrière.

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 379?

M. de Belleval: Article 379: l'obligation d'utiliser les feux de circulation la nuit.

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté. Article 380?

M. de Belleval: La diminution de l'intensité d'éclairage lors d'un croisement.

Le Président (M. Bordeleau): Adopté.

M. de Belleval: Et l'utilisation des feux clignotants seulement pour des motifs de sécurité.

Le Président (M. Bordeleau): Alors l'article 381, adopté également?

M. Gratton: Adopté.

Le Président (M. Bordeleau): On reprendrait maintenant la section II à la prochaine séance.

M. de Belleval: Ce serait jeudi, 10 heures.

Le Président (M. Bordeleau): Demain matin, 10 heures.

M. Goulet: M. le Président, je rappelle que...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: Je vous rappelle que, malheureusement, demain, ce n'est pas par manque d'intérêt, il n'y aura pas de représentant de notre formation politique. Je voudrais le souligner aux membres de la commission, ce n'est pas par manque d'intérêt, c'est parce que c'est impossible. Vous pourrez procéder quand même. C'est par manque de capital humain.

Le Président (M. Bordeleau): Vous nous manquez, M. le député de Bellechasse.

M. Gratton: Je voudrais souhaiter au député de Bellechasse, M. le Président, que la salle soit pleine en fin de semaine.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, la commission des transports ajourne ses travaux à demain matin, 10 heures.

(Fin de la séance 12 h 54)